Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

# SCHIFF Classic

6/2022 August/September



Kriegsmarine 1935 bis 1939
Das waren Hitlers Ziele

EUR 9,50
A: EUR 10,50
CH: SFR 15,20
BELUX: EUR 10,90
NL: EUR 10,90
SK, I: EUR 12,80
FIN: EUR 13,30
S: SKR 117,00
DK: DKK 99,95



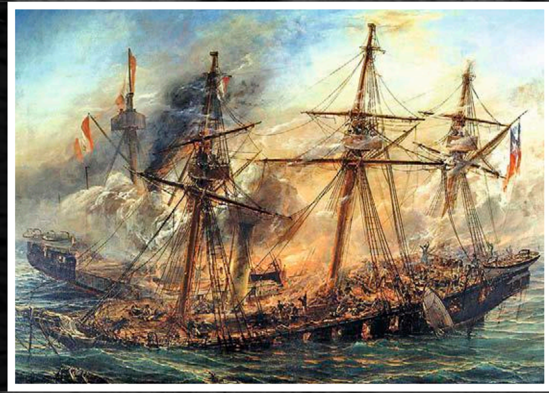

Einsätze im Ersten Weltkrieg

# Österreichs U-Boote

Die Erfolge der k.u.k.-Helden U 4, U 5 und U 12

Interview mit Vizeadmiral a.D. Lutz Feldt







**Wende 1990:** Zukunftskonzept für die neue Deutsche Marine

**Gefecht 1879:** So rangen Peru und Chile um die Herrschaft im Pazifik

***Sea Cloud Spirit:*** Das größte Segel-Kreuzfahrtschiff der Welt

Liebe Leserinnen und Leser,

wenn es eine eher unbekannte Zeit der Marinegeschichte gibt, dann wohl die Marine des Norddeutschen Bundes von 1867 bis 1871. Ungerechtfertigterweise unbekannt, muss man sagen, denn durch den „Flottengründungsplan" von 1867 war diese Marine entschieden offensiv ausgerichtet und wies in die Zukunft. Dieser neue Offensivgedanke bedingte große Kriegsschiffe, darunter die Panzerfregatten *Großer Kurfürst*, *Preußen* und *Friedrich der Große*. Alles in allem waren es 16 Panzerschiffe, 22 Kanonenboote zur Küstenverteidigung, 20 Korvetten für den überseeischen Dienst, acht Avisos, sieben Schul- und drei Transportschiffe. Eine beachtliche Flotte, die innerhalb der nächsten zehn Jahre entstehen sollte.

**Mit dem „Flottengründungsplan" von 1867 projizierte die Marine des Norddeutschen Bundes eine beachtliche Flotte und wies mit dieser offensiven Ausrichtung in die Zukunft. Zwei große Kriegshäfen kamen dazu**

Beachtlich war auch das Drängen von Bundeskanzler Otto von Bismarck auf eine neue Flagge. Die verhassten „revolutionären" Farben Schwarz, Rot und Gold von 1848 nicht wiederzubeleben, verstand sich von selbst. Aber auch die preußische Kriegsflagge musste weichen. Der Entwurf sah ein nach links verschobenes schwarz-weiß-schwarzes Balkenkreuz mit mittig gesetztem preußischem Adler vor, im linken Obereck die schwarz-weiß-roten Farben (Schwarz-Weiß für Preußen und Rot für die im Norddeutschen Bund vertretenen Hansestädte) mit Eisernem Kreuz. Geringfügigen Änderungen unterworfen, wehte diese nicht von ungefähr der „White Ensign" des maritimen Vorbildes England nachempfundene Flagge bis 1921 auf deutschen Kriegsschiffen.

Im Gegensatz zur Flagge blieb es bei der eingeführten Marinestruktur. Mit dem von Kriegsminister Albrecht von Roon geleiteten Marineministerium, einem Marinedepartement unter Vizeadmiral Eduard Jachmann und dem Oberkommando unter dem Prinzen Adalbert war der weiter wachsende Flottenorganismus klar gegliedert. In Kiel, wohin die Marinestation aus Danzig 1865 verlegte und wo der Seeoffiziers-Nachwuchs seine Heimat hatte, und seit 1869 auch in Wilhelmshaven verfügte die Marine über zwei große Kriegshäfen.

Darüber hinaus visierte die Führung Flottenstützpunkte in Übersee an, zumal der Schiffbau Fortschritte machte, geriet jedoch ein ums andere Mal mit dem Auswärtigen Amt und dem zur Vorsicht mahnenden Bismarck aneinander. Die Marine argumentierte pragmatisch auf der Basis von Erfahrungen der Kommandanten, die bei Nutzung von Stützpunkten fremder Länder in Übersee oft vor überteuerten Forderungen standen. Bismarck dagegen lag mehr an der sicheren und einfacher durchzuführenden Stationierung von Korvetten in Ostasien.

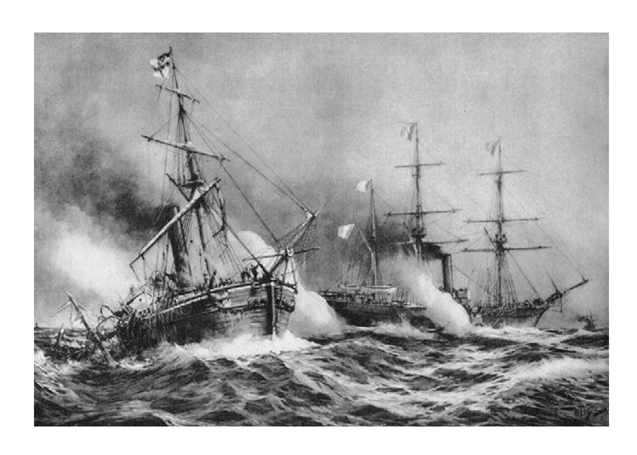
Außerdem wollte er den jungen Norddeutschen Bund mit maritimen Abenteuern tunlichst nicht belasten. Der Prinz aber preschte weiter vor und hätte sich mit seinen Schiffen am liebsten überall zugleich in der Welt gezeigt. 1869/70 folgte eine vom Bundestag gebilligte wahre „Stützpunktpolitik" vornehmlich in ostasiatischen Gefilden. Damit waren bereits jene weltumspannenden maritimen Vorbereitungen getroffen, die Kaiser Wilhelm II. ab 1888 aufnahm – und rasant ausbaute.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr
Guntram Schulze-Wegener



**Dr. Guntram Schulze-Wegener**, *Fregattenkapitän der Reserve, Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur*



**Unter der Flagge des Norddeutschen Bundes: das Seegefecht vor Havanna am 9. November 1870; links die preußische *Meteor*, rechts die französische *Bouvet***

Foto: Sammlung *Schiff Classic*

ÖSTERREICHS U-BOOTE

# Der große Coup

Erst spät gebaut und operativ zunächst nicht genutzt – aber die Unterseeboote U 4, U 5 und U 12 waren es, die wider Erwarten die ersten Erfolge der k. u. k. Kriegsmarine einfuhren

12



64

## Schlacht vor Südamerika

1879 duellierten sich peruanische und chilenische Panzerschiffe



NORDDEUTSCHER LLOYD

BREMEN

Sydney den 3. September 1889

Dampfer Habsburg

Meine liebe Emilie!

## Post vom Ende der Welt

Georg Thumann war Kapitän des Dampfseglers *Habsburg* und hinterließ Einblicke ins Bordleben

68



## Kriegsmarine bis 1939

Wohin steuerte die Marine unter dem Hakenkreuz?

54





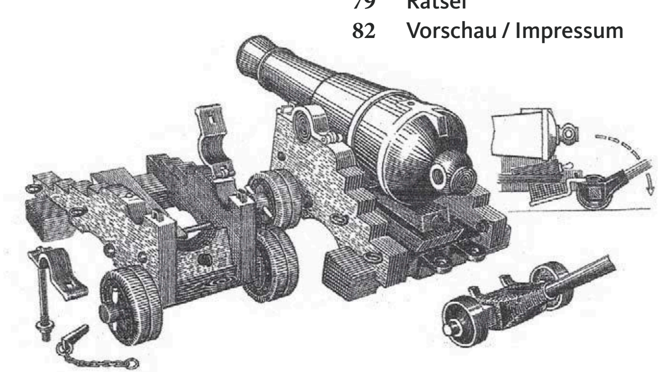


## Unter weißen Segeln
Das größte von Hand gesegelte Kreuzfahrtschiff der Welt gibt sich die Ehre: Kommen Sie mit auf die *Sea Cloud Spirit*

## Die „Sylter Flotte“
Was tun mit der Marine im vereinten Deutschland? 1990 entbrannten Diskussionen um ihre Zukunft. Vizeadmiral Mann hatte eine Idee



**Titelbild:** das k. u. k. Unterseeboot SM U3 in See
**Titelfotos:** BArch Bild 134-C1138, Interfoto/Hermann Historica, picture-alliance/WZ-Bilddienst (2), picture-alliance/dpa/Ingo Wagner, Sammlung *Schiff Classic*, Ingo Thiel



## Erste Geschütze
So wurde aus dem Kampf Mann gegen Mann der Kampf Schiff gegen Schiff

50

# Nelsons Wrack



## *HMS Foudroyant* am Vergnügungsstrand

Die 1798 vom Stapel gelaufene *Foudroyant* war von Juni 1799 bis Juni 1800 das Flaggschiff von Admiral Nelson nach der Schlacht am Nil. 1892 stand sie kurz vor der Abwrackung, wurde aber gerettet und in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Um die Restaurierungskosten von 20.000 Pfund aufzubringen, ist das Schiff in Badeorten ausgestellt worden. Am 16. Juni 1897 riss sich die *Foudroyant* während eines heftigen Sturms los und strandete vor Blackpool in der Nähe des North Pier. Schwer beschädigt, setzten ihr im November Winterstürme weiter zu. Das Schiff diente jedoch als große Attraktion für Besucher, und alles verwertbare Holz und Metall verwendete man zur Herstellung von Erinnerungsstücken und Möbeln. *AK*

**Zum Ausschlachten freigegeben, wartet die *Foudroyant* auf ein neues Leben als Souvenir-Lieferantin**

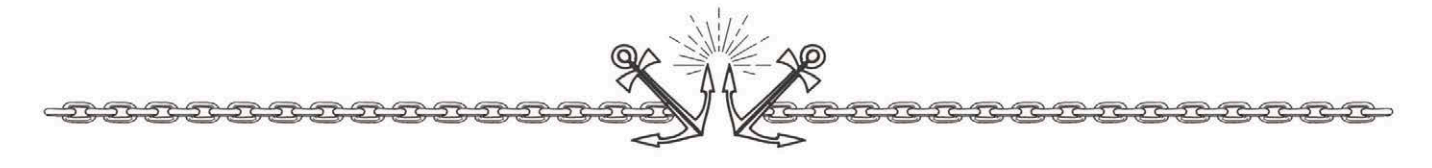
Foto: Interfoto/Science & Society/Daily Herald Archive/ National Science & Media Museum


FOUDROYANT

ZITAT

## „Aus der Skagerrak-Schlacht kann ich für meinen Auftrag nichts lernen“

Der spätere Generalinspekteur der Bundeswehr Admiral Dieter Wellershoff als Leiter der Operationsabteilung im Flottenkommando 1974/75



AKTUELL

# Neue *Köln*

**„Fair winds and following seas“**

In der deutschen Marinegeschichte sind die Namen *Emden*, einst erster Hauptsitz der preußischen Admiralität und ab 1912 nach 200-jähriger Pause wieder Marinestützpunkt, und *Köln* mit der Höchstzahl von sechs Neubauten in Kaiserlicher Marine (2), Reichsmarine, Bundesmarine (2) und Deutscher Marine als Schiffsnamen auch in Zukunft präsent. Jüngst wurde die Korvette K 130 in Hamburg auf den Namen *Köln* getauft. Im Beisein u. a. des Inspekteurs der Marine, Vizeadmiral Christian Kaack, und der Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker fand die Zeremonie fast auf den Tag genau drei Jahre nach Außerdienststellung der Fregatte *Köln* statt. Einsatzraum der Korvette wird voraussichtlich die Ostsee sein, deren seestrategische Bedeutung mit dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine rasant gestiegen ist. *GSW*

**Die Korvette *Köln*, erstes von insgesamt fünf neuen Schiffen, liegt vor ihrer Taufe am Ausrüstungskai der Werft Blohm + Voss**

Foto: picture-alliance/dpa/Markus Scholz

# Hätten Sie's gewusst?

**An großen deutschen Überwasser-Einheiten** überdauerten nur der Schwere Kreuzer *Prinz Eugen* und die Leichten Kreuzer *Nürnberg* und *Köln* den Zweiten Weltkrieg.

**Da im 17. und 18. Jahrhundert** vornehmlich stilisierte Löwen als Galionsfiguren dienten, setzte sich – vorübergehend – „Löwe" als Bezeichnung für die Galionsfigur durch.

**Großbritannien** unterhielt ab 1815 die „Steinfregatte" *HMS Ascension*. Die Royal Navy hatte die Insel Ascension im Südatlantik besetzt und zu einer *stone sloop* erklärt, um das Kommando nicht an die Kolonialverwaltung abgeben zu müssen.

**Schoner**, ein für die Küstenschifffahrt besonders geeigneter Schiffstyp, haben ihren Ursprung an der Ost- und Südküste Englands, wo sich der holländische Einfluss bemerkbar machte.

**Am 5. Januar 1818** fuhr der erste echte Ocean Liner über den Atlantik und verband die Neue mit der Alten Welt. Es war die nur 400 Tonnen große *James Monroe*.

**Eines der wenigen russischen Kriegsschiffe**, welche die Seeschlacht bei Tsushima 1905 überstanden, war der Kreuzer *Aurora*, der durch die Ereignisse bei der Oktoberrevolution 1917 bekannt wurde und als Museumsschiff in St. Petersburg liegt.



Vorliche Steuerbordansicht des Schweren Kreuzers *Prinz Eugen* in Tarnanstrich 1941
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

## SPÖKENKRAM

**Das „Blaue Band" steht bekanntlich für eine Auszeichnung, die im 19. Jahrhundert das jeweils schnellste Schiff auf seiner Fahrt von Europa nach New York erhielt. Doch in Wirklichkeit hat es dieses Band nie gegeben, es zierte niemals einen Schornstein oder Bug. Englische Reeder hatten Anfang des 19. Jahrhunderts einen blauen Wimpel für das schnellste Schiff von London nach Australien gestiftet – die Idee übernahm man später einfach für die Strecke Europa–Nordamerika, ohne dies allerdings am Schiff kenntlich zu machen. Dinglich wurde die imaginäre Trophäe erst 1934, als der Engländer H. K. Hales einen silbernen Pokal stiftete – The Hales Trophy.**





Der Zerstörer *Samuel B Roberts* war nur wenige Monate in Dienst, als er im Oktober 1944 von den Japanern versenkt wurde

Fotos: picture-alliance/AP, Sammlung *Schiff Classic*

DEUTSCHE SCHIFFE

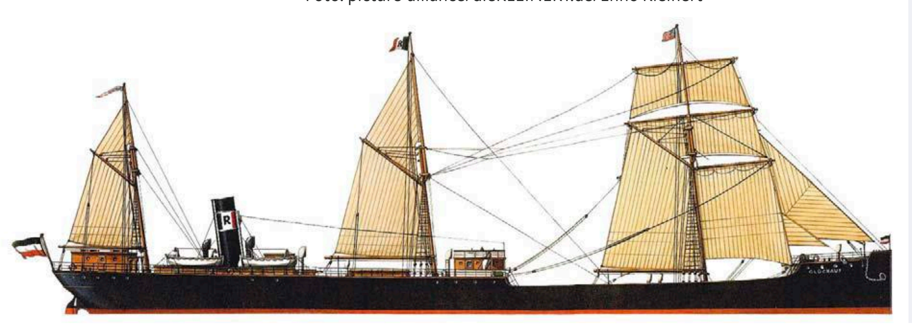
# *Glückauf*

## Erster Hochsee-Tanker der atlantischen Überseefahrt

Von „Revolutionen auf See" ist schnell die Rede, wenn es sich um epochemachende technische Innovationen im Schiffbau handelt. Der am 16. Juni 1886 im englischen Newcastle vom Stapel gelaufene, für das deutsche Speditionsunternehmen Wilhelm Anton Riedemann gebaute Tankdampfer *Glückauf* zählt sicherlich dazu. Riedemann hatte nämlich die Idee, für den Transport von Öl ein Schiff konstruieren zu lassen, bei dem Schiffsboden und -wände die Begrenzung der Ladung sein sollten. Den üblichen Transport mit Fässern hielt er für unpraktisch und platzraubend. Als Kaufmann mit unternehmerischer Effizienz vertraut, bot er das von Henry F. Swan konstruierte Projekt deutschen Werften an, die aber allesamt ablehnten: zwar revolutionär, aber zu gefährlich, erhielt Riedemann zur Antwort und wandte sich u. a. an die englische Werft Armstrong & Mitchell in Low Walker, New Castle, die sich zu dem Bau bereit erklärte. 3.000 Tonnen Tragfähigkeit (einschließlich der Kohle für den Dampfbetrieb) stellte selbst erfahrene Ingenieure vor eine Herausforderung. Am 10. Juli 1886 ging der 97 Meter lange und 11,40 Meter breite Petroleumtanker, der ein weithin sichtbares „R" für den erfolgreichen „Petroleumkönig" Riedemann am Schornstein führte, auf Probefahrt. Die *Glückauf* bestimmte fortan den Tankerbau. Dem Schiff selbst war jedoch keine lange Lebensdauer beschieden. Es strandete am 25. März 1893 bei Blue Point Beach, Fire Island, New York: Totalverlust. *GSW*

**Der revolutionäre, aber kurzlebige Petroleumdampfer *Glückauf***

Foto: picture-alliance/dieKLEINERT.de/Enno Kleinert



SPURENSUCHE

# Wrack entdeckt

*USS Samuel B Roberts* in 7.000 Meter Tiefe

Der amerikanische Geleitzerstörer ist Zeuge der größten Seeschlacht des Zweiten Weltkriegs, der See-Luftschlacht im Leyte-Golf zwischen der US-Invasionsflotte und der japanischen Flotte vom 23. bis 26. Oktober 1944. Er sank am 25. Oktober in der vierten und letzten Phase während des Gefechtes um Samar, als es für die Amerikaner kritisch wurde – bis Admiral Kuritas überlegener Verband plötzlich den Rückzug antrat aus Gründen, die heute nur spekuliert werden können. Vermutete er eine Falle? War er über die tatsächliche Stärke des Feindes falsch unterrichtet? Befürchtete er Treibstoffmangel? Sein Rückzug rettete die Amerikaner jedenfalls und brachte ihnen den Sieg in dieser Schlacht ein, in der 220 Schiffe (USA) gegen 64 (Japan) standen und die die Niederlage Japans unwiderruflich einleitete. Unter den drei Zerstörern, die die Navy verlor, war auch die *USS Samuel B Roberts*, wobei 89 von 224 Besatzungsmitgliedern den Tod fanden. Ein bemanntes Tauchboot hat den erst am 20. Januar 1944 vom Stapel gelaufenen Zerstörer der *John-C.-Butler*-Klasse jetzt in einer Tiefe von 6.895 Metern aufgespürt. Er ist damit das am tiefsten gelegene Schiffswrack, das jemals gefunden wurde (zum Vergleich *RMS Titanic*: 4.000 Meter). *AK*



VOR 400 JAHREN

# Gold und Silber

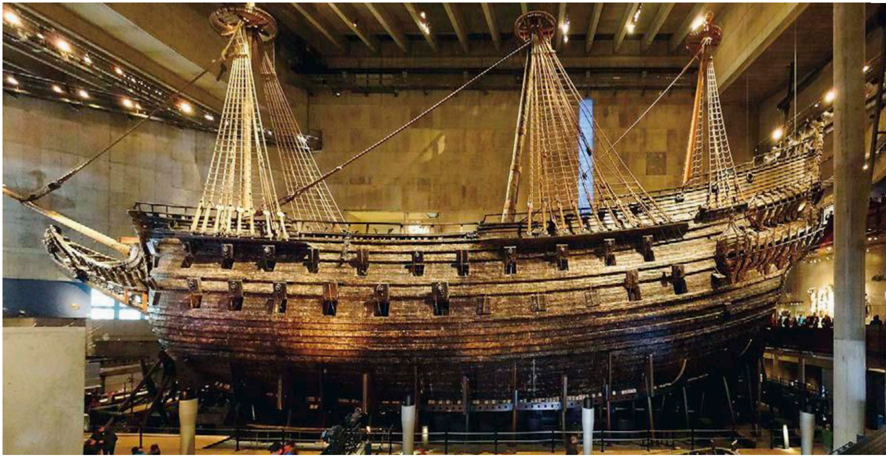
**Schiff der Silberflotte gesunken**

Am 6. September 1622 sank vor den Florida Keys die spanische Galeone *Nuestra Señora de Atocha*, nachdem sie während eines Hurrikans tags zuvor auf ein Riff gedrückt worden war. Das Schiff gehörte zur spanischen Silberflotte, die regelmäßig zwischen der Nordküste Südamerikas, der Karibik und Spanien verkehrte.

28 Schiffe verließen am 4. September den Hafen von Havanna, wo Gold und Silber geladen worden waren. Sieben Schiffe gingen während des Hurrikans verloren. An Bord der *Atocha* verloren 260 Männer ihr Leben, nur fünf Besatzungsangehörige überlebten. Am 20. Juli 1985 entdeckte das Schatztaucherteam von Mel Fisher das Wrack. Der 40-Tonnen-Schatz, der umgerechnet einen Wert von über 400 Millionen US-Dollar hatte und damit der wertvollste Gold- und Silber-Wrackfund aller Zeiten war, konnte geborgen werden. Fisher war es bereits 1972 gelungen, das Wrack des Sklavenschiffes *Henrietta Marie* zu finden und 1980 zudem den Schatz aus dem Wrack der ebenfalls in dem Hurrikan 1622 gesunkenen *Santa Margarita* zu bergen, der einen Wert von 20 Millionen US-Dollar hatte.

2010 machte das Schiff nochmals Schlagzeilen, als ein Goldbarren des Fundes, der in einem Museum in Key West ausgestellt war, gestohlen wurde: Sein Wert: 550.000 US-Dollar.

*Jörg Hillmann*



*Vasa*, das am besten erhaltene Schiff des 16. Jahrhunderts, in seinem Museum: www.vasamuseet.se

Foto: Je-str (CC BY-SA 3.0)

INTERNATIONALE SEEFAHRT

# Hohe Kosten – wenig Nutzen

**Die schwedische Galeone *Vasa* in Stockholm**

Aus Prestigegründen und um gegen die polnische Küste operieren zu können, ließ König Gustav II. Adolf von Schweden ab 1625 das stark bewaffnete Kriegsschiff *Vasa* bauen. Auf der 61 Meter langen Galeone fanden 64 Kanonen Platz. 1.000 Eichen mussten dafür gefällt werden, und 1.300 Quadratmeter Segelfläche sorgten für den Antrieb des Schiffes, das mit 437 Seeleuten bemannt war. Als der schwedische König 1627 erfuhr, dass der dänische König Christian IV. ein ähnliches Schiff, die *Santa Sophia*, bauen lassen wollte, griff er in die *Vasa*-Pläne ein und ordnete an, weitere Kanonen auf dem oberen Batteriedeck aufstellen zu lassen. Dies führte zu einer Topplastigkeit des Schiffes. Trotz Kenntnis dieser Instabilität führte der Kapitän, Söfring Hansson Jute, am 10. August 1628 eine Probefahrt durch. Es herrschte zwar wenig Wind, aber dennoch geriet das Schiff in eine gefährliche Schräglage. Nach etwa 1.300 Meter Fahrtstrecke kenterte die *Vasa* und sank, wobei 30 bis 50 Menschen starben. Eine eingesetzte Untersuchungskommission konnte keine Schuldigen feststellen. Seit 1951 versuchten Archäologen, das Schiff zu bergen, das sich in einem ausgesprochen guten Zustand befand, da es in dem Brackwasser des Stockholmer Hafengebiets gut konserviert worden war. Dann, 1961, gelang die Bergung, und die *Vasa* wurde aufwendig konserviert und restauriert. Um das Schiff wurde Ende der 1980er-Jahree ein Museum errichtet. Ein Besuch sollte bei keiner Reise in die schwedische Hauptstadt fehlen.




Der legendäre Mel Fisher, der die *Nuestra Señora de Atocha* 1985 ausfindig machte, mit seiner Familie an Deck seines Schiffes

Foto: picture-alliance/dpa

1914/15: ÖSTERREICHS U-BOOTE GEGEN GROSSKAMPFSCHIFFE

# Eine teuflische Waffe

Wie in der deutschen Kaiserlichen Marine, setzten auch die Österreicher zu Beginn des Ersten Weltkriegs auf ihre Schlachtflotte, die jedoch untätig blieb. Erfolge erzielten unerwartet die Unterseeboote U 4, U 5 und U 12 der ersten Generation von k. u. k. U-Booten – und führten zu einem Umdenken in der österreichisch-ungarischen Marine

Von Dr. Armin Kern

**UNTERSCHÄTZTE WAFFE:** Vor dem Ersten Weltkrieg galt Großkampfschiffen die Aufmerksamkeit der Seemächte, nicht jedoch den U-Booten, deren Entwicklung gerade im Deutschen Reich und in Österreich spät in Angriff genommen worden war. Folglich hatten beide Marinen Unterseeboote 1914 noch nicht in ihr operatives Gesamtkonzept mit eingebunden

Foto: Interfoto/Austrian National Library

Es war der „Weddigen-Moment“ der k. u. k. Kriegsmarine. Jedenfalls wurde er gefeiert wie in Deutschland die Versenkung der drei (älteren) britischen Panzerkreuzer *Aboukir*, *Hogue* und *Cressy* durch Kapitänleutnant Otto Weddigens U 9 am 22. September 1914 vor der holländischen Küste. Dabei hatte das österreich-ungarische U 12 das Geleit sichernde, selbst aber ohne Sicherung fahrende französische 25.000-Tonnen-Schlachtschiff *Jean Bart* vor der albanischen Adriaküste am 21. Dezember 1914 gar nicht versenkt, sondern nur durch einen Torpedo im Vorschiff beschädigt.

Aber im Zusammenspiel mit dem drei Tage zuvor in Netzen („Drahttaubarrikaden“) verfangenen und nach Auftauchen durch Beschuss gesunkenen französischen U-Bootes *Curie* war der Jubel in der Heimat groß. Der U-12-Kommandant, Linienschiffsleutnant Egon Lerch, durfte sicher sein, mit seinem Coup gegen ein Schlachtschiff die Gunst der Hofgesellschaft gewonnen zu haben.

Das hatte seinen Grund. Denn Lerchs Liebesbeziehung zu der verheirateten Enkelin von Kaiser Franz Joseph I., Erzherzogin Elisabeth Marie, blieb in der Donaumonarchie nicht verborgen und musste von den stocksteifen Kreisen des Hochadels als Skandal empfunden worden sein. Zwar war der U-Boot-Kommandant jung und fesch, aber eben nicht „von Stand“, und so hoffte Lerch, durch Heldenauftritte wie den Angriff auf das französische Flaggschiff hohe Auszeichnungen und möglicherweise das Adelsprivileg zu erlangen.

Gerade vor dem Hintergrund, dass die Torpedoboote in der Otranto-Straße sich bietende Chancen ungenutzt ließen und die k. u. k. U-Boot-Flottille seit Kriegsbeginn dort noch keinen Vorstoß gegen französische Schiffe unternommen hatte, war Lerchs Erfolg nicht hoch genug zu bewerten. Die



## 5 KURZE FAKTEN

| | |
|---|---|
| **U-BOOTE** | SM U 4, SM U 5, SM U 12 |
| **ZEIT** | 1914/15 |
| **GRUND** | Kampf gegen die französische und italienische Marine |
| **EINSATZGEBIET** | Adria, Ionisches Meer |
| **BESONDERHEITEN** | Übergang von der Defensive zur Offensive |

**SEEMACHT UNTER ROT-WEISS-ROT:** Die Flagge der kaiserlichen und königlichen Kriegsmarine

Foto: Interfoto/Hermann Historica

**SICHERER (KRIEGS-)HAFEN:** **Der Flottenstützpunkt Pola der österreichisch-ungarischen Marine um 1915. Hier wurde am 31. Oktober 1918 gegen Abend die Flagge ein letztes Mal niedergeholt**

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

Einsätze der Unterseeboote in der Anfangszeit beschränkten sich weisungsgemäß darauf, die Küste Montenegros zu überwachen und die Adria-Küsten im Allgemeinen im Auge zu behalten.

## Starker Gegner

Ihnen stand die starke, von einer britischen Panzerkreuzer-Division unterstützte französische Mittelmeerflotte gegenüber, mit dem Bestreben, französische Truppen in Serbien und Montenegro über die Adria mit Nachschub zu versorgen und Transporte zu sichern. Nach dem Kriegseintritt der Türkei gegen die Entente im November 1914 verlegten Franzosen und Briten ihre maritimen Tätigkeiten dann mehr und mehr auf die Dardanellen. Aus diesem Grund entsandte die Kaiserliche Marine U 21 unter Kapitänleutnant Otto Hersing dorthin, der den Druck von den Befestigungen der Meerenge nehmen sollte.

Wäre es nach der österreichischen Marineführung gegangen, hätte es eine intensivere deutsch-österreichische maritime

AUF VERLORENEM POSTEN?

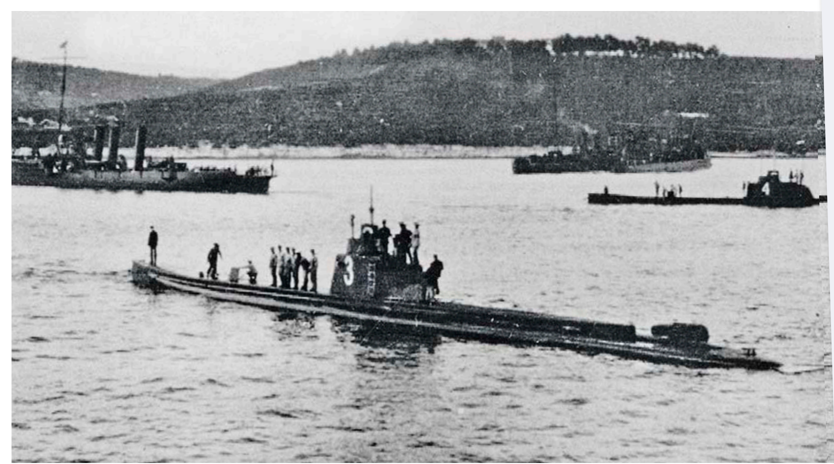
### Die Flotte der Donaumonarchie

Der Aufbau der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine vor dem Ersten Weltkrieg galt im Zusammenspiel mit der italienischen Marine in erster Linie als Instrument gegen die französische Flotte. Vor allem mit ihren modernen, über 20.000 Tonnen verdrängenden Großkampfschiffen der *Tegetthoff*-Klasse (12 x 30,5-cm-Geschütze), von denen drei zu Kriegsbeginn fertiggestellt waren, hielt die Marine der Donaumonarchie dem Vergleich mit den Franzosen stand. Doch der Kriegseintritt Großbritanniens und die italienische Neutralität änderten die Situation im Juli 1914 zugunsten der Entente. Oberbefehlshaber Admiral Anton Haus sah daher seine Marine mehr als *fleet in being*, also als Drohkulisse und Schutzmacht in der Adria – und geriet damit in Konflikt sowohl mit dem deutschen Verbündeten als auch mit dem eigenen Armeeoberkommando. Beide wünschten sich eine offensivere Ausrichtung der österreichischen Flotte südlich der Straße von Otranto. Einzig die wenigen vorhandenen Unterseeboote wurden im Verlauf der ersten Kriegsmonate dem Offensivgedanken gerecht.

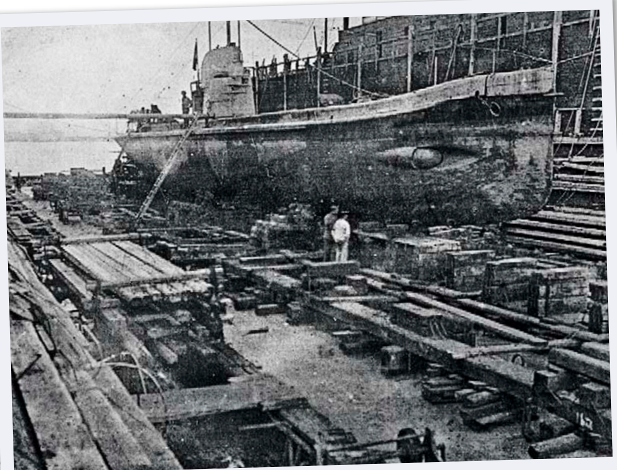


**BEFEHLSHABER:** **1913 übernahm Admiral Anton Haus das Kommando über die Marine. Um unmittelbaren Kontakt zur Flotte zu halten, verlegte er seinen Sitz nach Pola**

Foto: picture-alliance/Imagno/Archiv Jontes



**ZWEITE GRUPPE DER VERSUCHSBOOTE:** Beide Germania-Boote U 3 und U 4 bei Probefahrten; links der Zerstörer *Satellit* Fotos (2): Sammlung *Schiff Classic*



**U 4 IM TROCKENDOCK:** Im Jahr 1914 wurden in die Germania-Boote Stabilisierungsflossen am Heck eingebaut

Zusammenarbeit gegeben – auch bei der U-Boot-Waffe. Dazu muss hervorgehoben werden, dass die technischen Möglichkeiten ihrer U-Boote äußerst limitiert waren. Der eingeschränkte Aktionsradius, die geringe Zahl von nur fünf kampffähigen k. u. k. U-Booten (U 3, U 4, U 5, U 6, U 12), von denen wiederum immer nur zwei gleichzeitig voll einsatzklar meldeten, und die mangelhaften Lebensbedingungen an Bord schlossen größere Unternehmungen aus.

Schweiß, Ausdünstungen, ausströmende Dämpfe der petroleum- bzw. benzingetriebenen U-Boote, die sogar Ohnmachtsanfälle verursachten, machten das Leben der auf engstem Raum und hohem Stresslevel arbeitenden Männer zur Tortur. Längere Operationen der U-Boote über die Adria hinaus im Ionischen Meer sah Oberbefehlshaber Admiral Anton Haus, der den Einsatz der k. u. k. Kriegsmarine in der Ägäis ohnehin ablehnte, nicht vor. Der Auftrag für die österreichischen U-Boote beschrieb kurzfristigen Küstenschutz, nicht aber offensives Handeln in operativ großzügigem Rahmen.

## Lerchs Erfolg mit U 12

So agierte Lerch unkonventionell, als er seine Waffe in dem ihm zugewiesenen Patrouillengebiet offensiv gegen den Feind nutzte. Als U 12 am 22. Dezember wieder im Hafen von Cattaro eintraf – während die torpedierte *Jean Bart* für mehrere Monate in die Werft zur Reparatur musste, was dem Selbstverständnis der französischen Marine einen herben Schlag versetzte –, hatte die österreichische Marineführung zwei wertvolle Erkenntnisse gewonnen:

Erstens war der offensive Kampfwert des von ihr bis dahin als minderwertig betrachteten neuen Waffensystems U-Boot unter Beweis gestellt. Zweitens bedeuteten U-Boote nun eine ständige Gefahr für die französische Flotte, die in der Otranto-Straße keine ernsthafte Bedrohung erwartet hatte. Der auf *Jean Bart* eingeschiffte Vizeadmiral Augustin Boue de Lapeyrère gab nachher in seinem Bericht an, er habe aufgrund des geringen Fahrbereichs der österreichischen U-Boote im weiträumigen Golf von Cattaro schlicht nicht mit einem Gegner südlich der Linie von Durazzo gerechnet. Als unmittelbare Folge vermieden es die französischen Einheiten fortan, in die Adria vorzudringen.

## Operative Wirkung

Das offizielle österreichische Seekriegswerk *Österreich-Ungarns Seekrieg 1914–18* von 1933 urteilt, auch mit Blick auf den tobenden Landkrieg: „Ungehindert konnte die Schiffahrt an den k. u. k. Küsten fortgesetzt und die Niederkämpfung des Lovćen zu Ende geführt werden. Die österreichisch-ungarische Flotte konnte ungestört die Verteidigungsmaßnahmen gegen den zu erwartenden italienischen Gegner ausbauen und ihr Selbstbewusstsein an dem Gedanken stärken, gegen die Übermacht der französischen Seestreitkräfte nicht nur ehrenvoll, sondern auch erfolgreich bestanden zu haben.“

Aber es gab noch einen dritten für die österreichische Flottenführung bedeutsamen Punkt. Ihr U-Boot-Ass Lerch brauchte nach seiner spektakulären Tat gegen das französische Schlachtschiff sowie der Versenkung eines griechischen Frachters nur noch eine weitere Aktion, um zu erreichen, was er zu seinem privaten Glück so dringend benötigte.

> **„Nun ist es bestätigt, dass nicht nur keine Unternehmung in den montenegrinischen Häfen, sondern, ohne allzu großes Risiko, auch kein Geleitzug in die Adria mehr durchgeführt werden kann“**
>
> Vizeadmiral Auguste Boué de Lapeyrère, 24. Dezember 1914

## Totalverlust vor Venedig

Doch die Sache ging nicht gut aus. Nach dem Eintritt Italiens gegen die Mittelmächte sollte U 12 im August 1915 vor Venedig ein- und auslaufenden Schiffen auflauern. Dort hatte die drückend überlegene italienische Marine im Winter ältere Schlachtschiffe und eine Torpedoboot-Flottille stationiert und Minen gelegt. Das Verfahren, mit U-Booten vorzudringen, hatte sich schon mehrfach bewährt, allerdings mit Booten, die zwar unter österreichischer Flagge fuhren, aber mit deutschen Besatzungen bemannt waren.

Wenn jetzt das erste rein österreichische Boot dem vielfach beneideten Waffenbruder nacheifern und dort einen Versenkungserfolg verbuchen würde, wäre dies ein nicht zu unterschätzender moralischer Schub für die k. u. k. Kriegsmarine, die sich von der Versenkung des Kreuzers *Zenta* durch französisch-britische Seestreitkräfte am 16. August 1914 noch nicht erholt hatte.

**U 5:** **Die kleine Brücke dieser ersten U-Boot-Generation ließ kaum Platz. Am Maschinentelegraf der Kommandant, Linienschiffsleutnant Georg Ritter von Trapp**

Foto: Kriegsmarine-Archiv

Doch bei der Absicht, in den Hafen von Venedig einzudringen, um dort erwartbare reiche Beute zu machen, lief das Unterseeboot U 12 auf eine Mine und sank, wobei alle Besatzungsangehörigen ums Leben kamen. Nur einen Tag später versenkte der französische Zerstörer *Bisson* U 3 – ein schwerer Doppelschlag für die k. u. k. U-Flottille innerhalb kürzester Zeit.

U 5, ein Schwesterschiff von U 12, hatte zu diesem Zeitpunkt immerhin einen Erfolg eingefahren, der in die österreichische Marinegeschichte einging. Und im Gegensatz zu U 12 gelang U 5 unter dem Kommando von Linienschiffsleutnant Georg Ludwig Ritter von Trapp die Vernichtung eines Großkampfschiffes. Das Boot hatte im April 1915 den Auftrag, in das Ionische Meer herausfahrend französische Einheiten zu attackieren, die den Eingang blockierten.

## Panzerkreuzer versenkt!

So geriet der ohne Begleitschutz fahrende französische Panzerkreuzer *Léon Gambetta* ins Visier von U 5, das am 24. April 1915 den Golf von Cattaro mit dem Befehl verlassen hatte, so weit wie möglich südlich zu operieren. Trapp beobachtete das Vorgehen des Panzerschiffes genau, das auf ständig gleiche Weise am Südrand der Otranto-Straße patrouillierte. Der U-Boot-Kommandant fuhr auf Parallelkurs, um die ungefähre Geschwindigkeit des gegnerischen Kreuzers zu ermitteln: etwa zehn Knoten. Da die See spiegelglatt und mithin für einen U-Boot-Angriff denkbar ungünstig war und Trapp meinte, entdeckt worden zu sein, wählte er den Schutz der Nacht für sein Vorhaben, um den 12.550 Tonnen verdrängenden Riesen mithilfe des Mondlichtes in seinem Periskop zu erfassen.

Um 0:32 Uhr am 27. April stand die eine Wendung vollziehende *Léon Gambetta,* vom tief stehenden Mond beleuchtet, 400 bis 500 Meter vor U 5, das den Steuerbordtorpedo gegen die achtere und den Backbordtorpedo gegen die vordere Schornsteingruppe schoss. Die Männer in dem nach Steuerbord ablaufenden Boot hörten nach 25 Sekunden den ersten Knall, kurz darauf den zweiten. Der Kommandant wollte sichergehen und ließ ins Kielwasser des Panzerkreuzers steuernd Reservetorpedos laden. Eines Fangschusses bedurfte es jedoch nicht.

SCHLAGLICHTER

### K. u. k. Kriegsmarine 1914/15

- U-Boote, Flugboote und Küsten-Verteidigungsschiffe haben den größten Anteil am operativen Erfolg
- Torpedoboote sind eingesetzt, aber nicht erfolgreich
- Schlachtflotte ist aktiv nicht beteiligt, wirkt aber als bewegliche Küstenartillerie
- Keine Seeschlacht
- Überzeugung der Flottenführung: taktischen und operativen Wert von U-Booten unterschätzt, kein Verzicht auf Schlachtkomponente, da Gefechte mit französischer und/oder italienischer Flotte angestrebt werden



**GEORG VON TRAPP:** **Der ehemalige Kommandant von U 5 lehnte 1938 ein Angebot der deutschen Kriegsmarine ab, ein Kommando in der von Kapitän zur See Karl Dönitz aufgebauten U-Flottille zu übernehmen**

Foto: Kriegsmarine-Archiv

**NEUER FEIND:** Österreichische Matrosen bejubeln die Kriegserklärung Italiens am 23. Mai 1915. Damit erhielt auch die Marine neue Aufgaben

Foto: picture-alliance/Imagno/Austrian Archives

*Léon Gambetta* sank innerhalb von 20 Minuten mit dem Bug voran und nahm 684 Marinesoldaten mit in die Tiefe. Kontreadmiral Victor Baptistin Sénès, Chef der zweiten französischen Kreuzerdivision, der auf dem Kreuzer seine Flagge gesetzt hatte, soll den in die Rettungsboote Eilenden noch zugerufen haben: „Drängt Euch nicht, Kinder, die Boote sind ja für Euch! Wir bleiben hier!“

## Bisher größter Erfolg

So konnten sich 108 Mann in Sicherheit bringen, während die gesamte Schiffsführung den Seemannstod starb. Am nächsten Tag barg die italienische Marine noch 29 Überlebende. Wegen der Gefahr feindlicher Zerstörer hatte Trapp, der sein Boot aufgetaucht in die Bucht von Cattaro zurücksteuerte, auf jegliche Rettungsversuche verzichten müssen. Außerdem wäre die Anbordnahme zusätzlicher Männer unter den damaligen technischen Bedingungen lebensgefährlich gewesen, denn das dadurch viel zu schwere Boot hätte bei Gefahr nicht wegtauchen und sich so in Sicherheit bringen können.

Französische Recherchen ergaben, dass der erste Torpedo von U 5 den Dynamoraum des Panzerkreuzers zerstört hatte, wodurch die Elektrik ausfiel. Der zweite hatte den Kesselraum getroffen und die Dampfzufuhr zu den Maschinen unterbrochen, sodass das Schiff nicht mehr manövrieren konnte.

Die Versenkung der *Léon Gambetta* war der bisher größte Erfolg eines k. u. k. U-Boo-

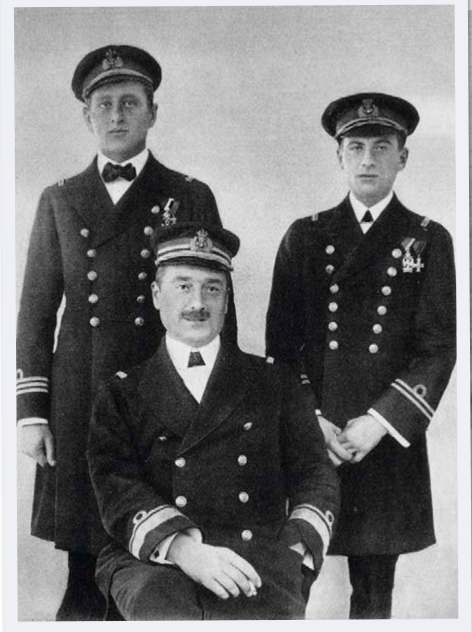


**VON U 12 NICHT VERSENKT:** Das französische Großlinienschiff der *Courbet*-Klasse *Jean Bart* wurde 1910 auf Kiel gelegt und lief am 22. September 1911 vom Stapel. Es sank am 7. August 1944



**VON U 5 VERSENKT:** Der französische Panzerkreuzer *Léon Gambetta* riss bei seinem Untergang am 27. April 1915 alle Offiziere mit in die Tiefe

Fotos (2): Kriegsmarine-Archiv



**DEN U-BOOTEN VERSCHRIEBEN:** Sitzend Korvettenkapitän Franz Ritter von Thierry, der die U-Flottille führte. Links Linienschiffsleutnant Egon Lerch und rechts ein Offizier von U 12

Foto: Interfoto/Austrian National Library



**DIE MANNSCHAFT:** Die stolze Besatzung von U 12 präsentiert sich mit ihren Auszeichnungen nach dem Erfolg gegen die französische *Jean Bart*

Foto: Kriegsmarine-Archiv

tes im Ersten Weltkrieg. Dafür erhielt Trapp, der am 5. August desselben Jahres auch das italienische U-Boot *Nereide* vor der Insel Pelagosa versenkte, nach dem Krieg vom Ordenskapitel des Militärischen Maria-Theresien-Ordens posthum die Goldene Tapferkeitsmedaille für Offiziere.

Die Franzosen reagierten auf die Katastrophe umgehend und zogen ihre jetzt stets durch Zerstörer eskortierten Blockadekreuzer, die unter anderem Durchbrüche österreichischer Einheiten zu den Dardanellen verhindern sollten, auf die Linie Navarin (heute: Pylos) zurück.

## Erweiterter Aktionsradius

Damit war die Blockade der Adria durch die weit überlegene französische Flotte faktisch nicht mehr vorhanden – ein taktischer Sieg im Sinne der *jeune ecole*, mit geringen Kräften Dickschiffen die Stirn geboten und sie in einer Art Kleinkrieg zum Rückzug gezwungen zu haben.

Mehr noch: Die k. u. k. Unterseeboote mit ihren herausragenden Akteuren Lerch und Trapp haben 1914/15 die in der Adria mächtige französische Marine zur Untätigkeit verbannt, was sich, ähnlich wie auf schweren Einheiten der Kaiserlichen Marine 1917/18, negativ auf die Moral der Truppe auswirkte. Darüber hinaus dehnten die österreichisch-ungarischen U-Boote ihren Wirkungsbereich nun mehr und mehr in das Ionische Meer aus.

Der Erfolg des dritten „Helden"-U-Bootes der Donaumonarchie, U 4 unter Linienschiffsleutnant Rudolf Singule, hängt unmittelbar mit Ereignissen an den Landfronten zusammen, genauer: mit der 2. Isonzo-Schlacht zwischen Italien und Österreich-Ungarn mit dem Ziel der zahlenmäßig überlegenen Italiener, den Durchbruch nach Norden zu erkämpfen.

Italiens Flotte griff einen Tag nach Beginn der Offensive, am 18. Juli 1915, die dalmatinische Küste an, nachdem eine Woche zuvor die Insel Pelagosa von italienischen Kräften besetzt worden war, und beschoss mit Kreuzern und Zerstörern massiv Bahnlinien und Lager mit Material für die U-Boote. Nach Aufklärung durch das Seeflugzeug L 51 und Sichtmeldungen von Land ging U 4 in See und arbeitete sich an den feindlichen Schiffsverband heran.

**Die Versenkung des italienischen Kreuzers *Guiseppe Garibaldi* hatte erhebliche Auswirkungen auf den Kriegsverlauf: Die Italiener verzichteten bis Kriegsende darauf, die österreichisch-ungarischen Küstenlinien anzugreifen**

## Zweiter Torpedo im Ziel

Um 4:38 Uhr machte das Boot zwei Torpedos gegen den italienischen Panzerkreuzer *Guiseppe Garibaldi* los, der noch kurz vor dem Angriff das Periskop ausgemacht und gezielt beschossen hatte. Der zweite Torpedo traf, und U 4 musste auf Tiefe gehen, um sich aus dem Schussfeld der heraneilenden Zerstörer zu bringen. Als das Boot wieder auftauchte, sah Singule die Zerstörer bei der Aufnahme von Schiffbrüchigen. Der eingeschiffte Divisionskommandant, der Kommandant sowie 525 Offiziere und Mannschaften konnten gerettet werden, für 53 Mann kam jede Hilfe zu spät. *Guiseppe Garibaldi* sank binnen drei Minuten.

Es war eine taktische Meisterleistung von Rudolf Singule, an einem überlegenen Schiffsverband einen Torpedo ins Ziel gebracht zu haben, aber der Einsatz wirkte wie U 12 gegen *Jean Bart* und U 5 gegen *Léon Gambetta* auch operativ. So, wie die Franzosen künftig die Adria mieden, verzichteten nun die Italiener bis Kriegsende darauf, österreichisch-ungarische Küstenlinien mit Seestreitkräften anzugreifen.

Für die Österreicher dienten die positiven U-Boot-Ereignisse zu Kriegsbeginn als



**UMBAU:** Im Herbst 1916 erhielt U 5 einen neuen Turm mit Schanzkleid und ein 7,5-Zentimeter-Decksgeschütz. Dessen zweifarbiger Anstrich (hellgrau und tiefblau) sollte sich der Umgebung anpassen
Foto: Sammlung *Schiff Classic*

Weckruf, dem Waffensystem künftig eine größere Rolle zuzubilligen und die Boote in das operative Konzept mit einzubinden. Hier wird eine parallele Entwicklung zum deutschen Admiralstab sichtbar, der 1914/15 in einseitiger Ausrichtung auf eine erwartete Entscheidungsschlacht mit der Royal Navy dem U-Boot ebenfalls keine größere Bedeutung beimaß.

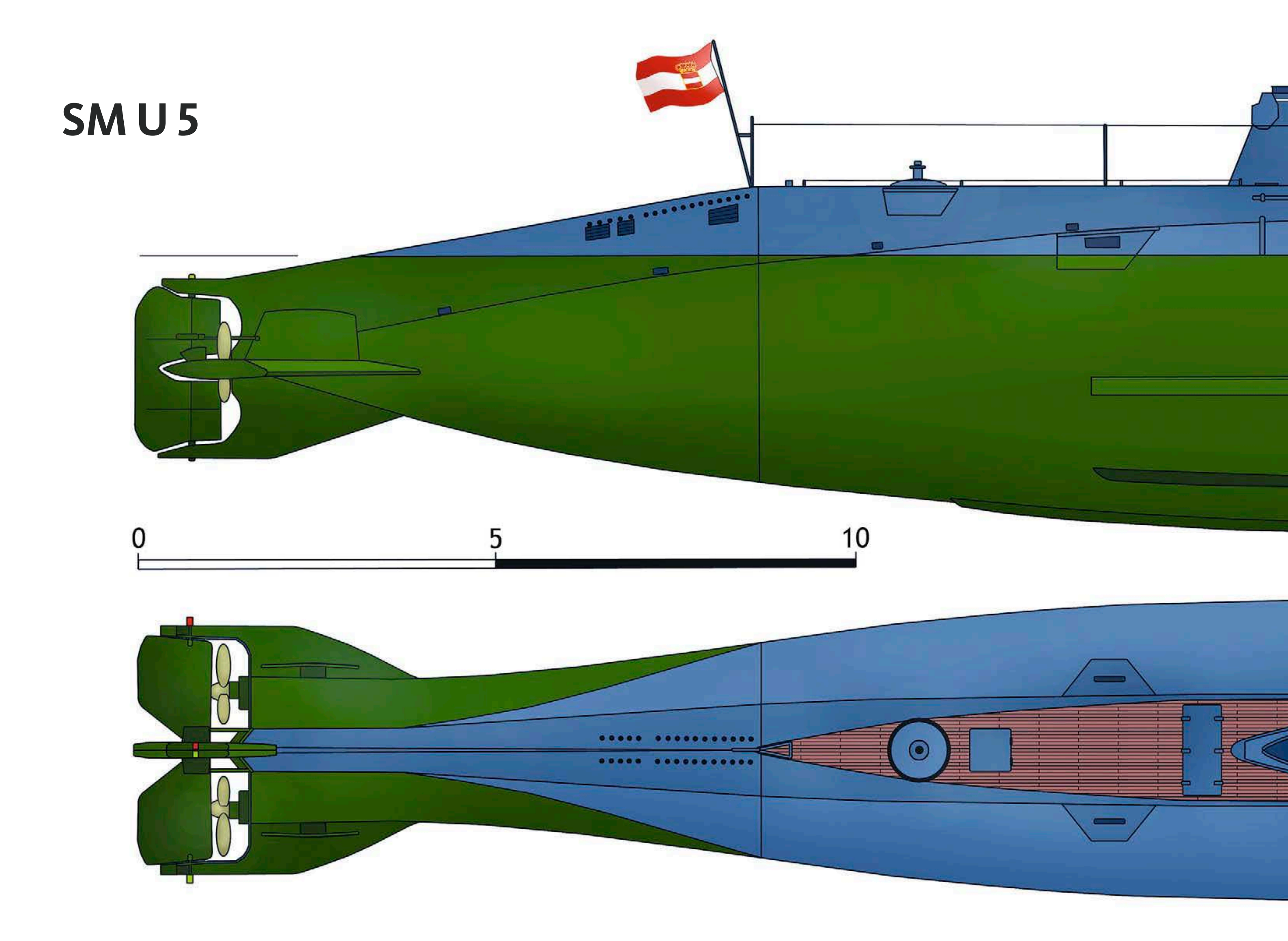
## Parallelen in Deutschland

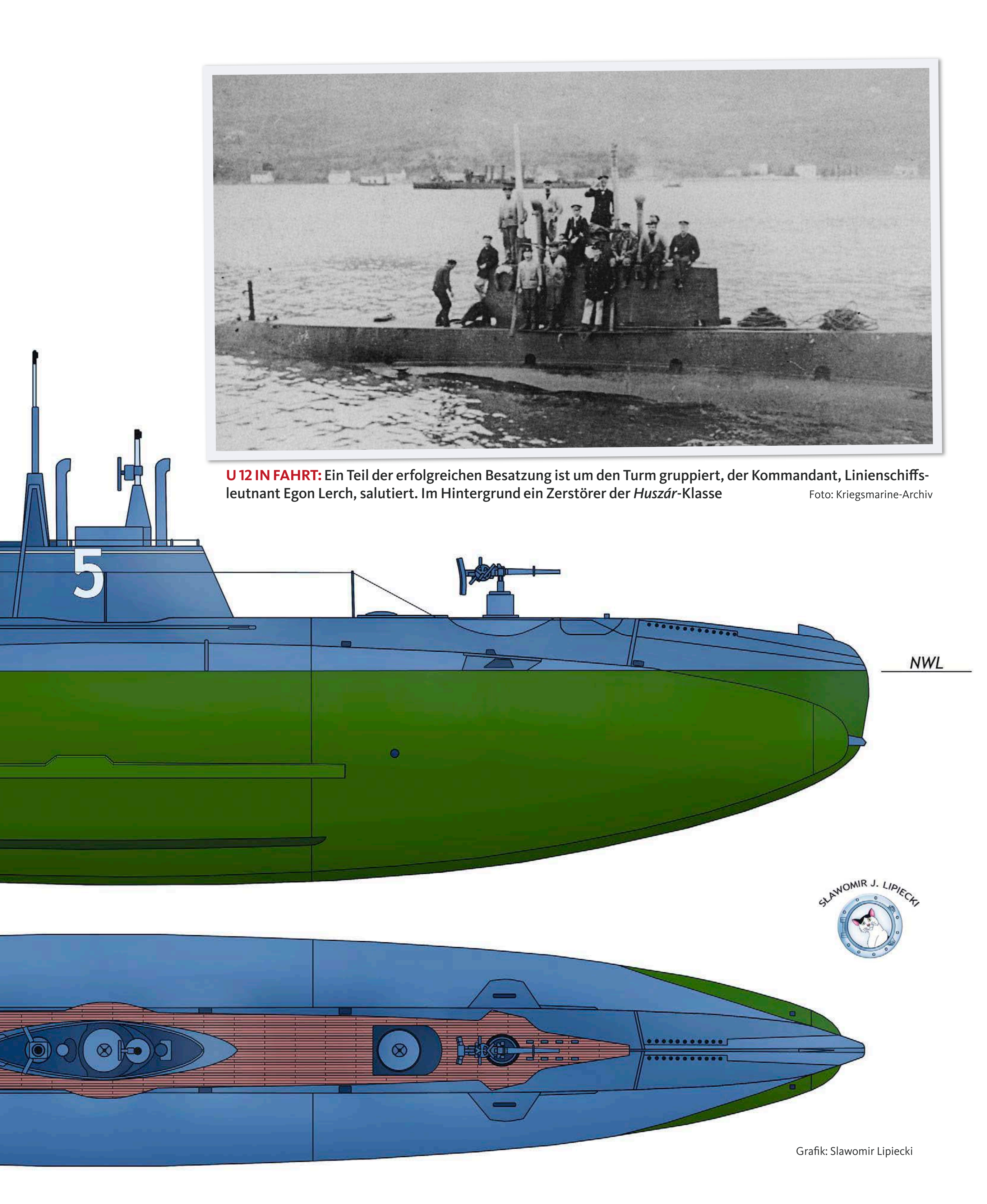
Mit den im Volk gefeierten Assen wie Otto Weddigen, Otto Hersing, Walter Forstmann, Max Valentiner und Arnauld de la Perière waren in Deutschland Propagandafiguren geboren, die mit ihren Versenkungserfolgen eine andere Außenwirkung entfalteten als beispielsweise Kommandanten von behäbigen und die hohen Erwartungen nicht erfüllenden Schiffen der Hochseeflotte. Das konnte die Marine nicht mehr ignorieren und musste umdenken.

**TECHNISCHE DATEN**

### U 5, U 12 Typ Holland

| | |
|---|---|
| **Kiellegung** | 9. April 1908 (U 5), 1909 ( U 12) |
| **Stapellauf** | 10. Februar 1909 (U 5), 14. März 1911 (U 12) |
| **Indienststellung** | 1. April 1910 (U 5), 21. August 1914 (U 12) |
| **Werft** | Whitehead, Fiume |
| **Länge** | 32,1 m |
| **Breite** | 4,2 m |
| **Tiefgang** | 3,9 m |
| **Verdrängung** | 240 t (über Wasser), 273 t (unter Wasser) |
| **Maschinen** | 2 x 6-Zylinder-Benzinmotoren zu je 250 PS (über Wasser)<br>2 x Elektromotoren zu je 115 PS (unter Wasser) |
| **Geschwindigkeit** | 11 kn (8,5 kn unter Wasser) |
| **Bewaffnung** | 1 x 3,7 cm-L/23-Decksgeschütz (U 5 später 1 x 4,7 L/33),<br>2 x Torpedorohre 45 cm (Bug), 4 Torpedos |
| **Besatzung** | 19 Mann |
| **Verbleib** | 1917 Minentreffer, gesunken, gehoben, 1920 an Italien (U 5);<br>1915 Minentreffer, gesunken (U 12) |






**U 12 IN FAHRT:** Ein Teil der erfolgreichen Besatzung ist um den Turm gruppiert, der Kommandant, Linienschiffsleutnant Egon Lerch, salutiert. Im Hintergrund ein Zerstörer der *Huszár*-Klasse Foto: Kriegsmarine-Archiv

Grafik: Slawomir Lipiecki



**KRIEGSENDE:** 1918 lag U 4 in Fiume, wo britische Soldaten das Boot besichtigten; rechts der Leichte Kreuzer *HMS Lowestoft* Foto: Sammlung *Schiff Classic*

TECHNISCHE DATEN

### U 4 Typ Germania

| | |
|---|---|
| **Kiellegung** | 12. März 1907 |
| **Stapellauf** | 20. November 1908 |
| **Indienststellung** | 29. August 1909 |
| **Werft** | Germania, Kiel |
| **Länge** | 43,2 m |
| **Breite** | 3,8 m |
| **Tiefgang** | 2,95 m |
| **Verdrängung** | 240 t (über Wasser), 300 t (unter Wasser) |
| **Maschinen** | 2 x 8-Zylinder-Zweitakt-Petroleummotoren zu je 300 PS (über Wasser) 2 x Elektromotoren zu je 160 PS (unter Wasser) |
| **Geschwindigkeit** | 12 kn (8,5 kn unter Wasser) |
| **Bewaffnung** | 1 x 3,7-cm-L/23-Decksgeschütz, 2 x Torpedorohre 45 cm (2 Bug, 1 Heck), 3 Torpedos |
| **Besatzung** | 21 Mann |
| **Verbleib** | 1920 an Frankreich |

Vor allem die Tatsache, mit den kleinen, Mann und Material einsparenden und im Vergleich zu den schweren Einheiten kostengünstigen Booten Maximales zu erreichen – nämlich zu versenken und im Idealfall den Feind aus einem Seegebiet dauerhaft zu vertreiben –, schien die in Deutschland wie Österreich-Ungarn geltende maritime Doktrin der Konzentration auf die Schlachtflotte wenn nicht zu widerlegen, so doch zumindest zu ergänzen.

## Zutreffende Seekriegslehren

Dies bestätigte durchaus die Lehren der französischen *jeune école* beziehungsweise der österreichischen Sterneck-Schule, die kein gewichtiges Pendant in Deutschland kannten. Admiral Maximilian Freiherr von Sterneck zu Ehrenstein war von 1883 bis zu seinem Tod im Jahr 1897 Befehlshaber („Kommandant“) der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine und ein Verfechter kleinerer maritimer Organisationsstrukturen jenseits der Schlachtkomponente. Dahin passten Torpedoboot-Verbände und – hätte es sie zu seinen Lebzeiten gegeben – eben auch die U-Boote. Er konnte sich letztlich nicht durchsetzen, was auch an den regen Tätigkeiten der österreichischen schweren Einheiten nach der Jahrhundertwende lag.

Die Balkankriege 1912/13 als Endpunkte dieser Entwicklungsphase lieferten die finale Bestätigung mediterraner österreichischer Seemacht. Die k. u. k. Kriegsmarine hatte mit ihren modernsten großen Kriegsschiffen bei den Kriseninterventionen im ersten Jahrzehnt des Jahrhunderts an den multinationalen Flottenunternehmen teilgenommen und ihre Fähigkeiten eindrucksvoll unter Beweis gestellt. *Viribus Unitis, Prinz Eugen, Tegetthoff, Erzherzog Ferdinand, Zriniy, Radetzky, Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max, Habsburg, Arpad, Babenberg, Sankt Georg, Maria Theresia, Szigetvar, Zenta, Aspern* … so hießen die großen, schwer bewaffneten Schiffe der k. u. k. Kriegsmarine, mit der die Großmacht ihre rot-weiß-rote Flagge am Vorabend des Ersten Weltkrieges zeigte! Denn nichts verkörperte im Zeitalter von Imperialismus, Nationalismus und Militarismus den Stolz und die industrielle Leistungsfähigkeit eines Staates so eindrucksvoll wie das moderne Großkampfschiff.

## David gegen Goliath

Im Vergleich zu dieser sichtbaren Demonstration von maritimer Kraft und Stärke konnten die zu Kriegsbeginn vorhandenen insgesamt nur sieben, äußerlich nichts hermachenden und lediglich mit ein paar Torpedos und einem Decksgeschütz armierten U-Boote natürlich nicht mithalten. Sie bildeten eine einzige, in Pola stationierte Flottille unter Korvettenkapitän Franz Ritter von Thierry. Nach Ausbruch der Feindseligkei-

UNTER DER BRITISCHEN SEEKRIEGSFLAGGE

# Dampfjacht *Nahlin*

**Einst charterte König Edward VIII. die Jacht, später ging sie in den Besitz der Rumänien-Diktatur über. Heute gehört die *Nahlin* einem britischen Geschäftsmann – und darf die „White Ensign" führen**

Von Hagen Seehase

Einen exklusiven Geschmack hatte Seine Majestät Edward VIII. durchaus. Darin unterschied er sich nicht von der Eigentümerin eines Schiffes namens *Nahlin*, das er charterte. Es gab ohnehin einige Gemeinsamkeiten mit Lady Annie Henrietta Yule, der Witwe des Jutekönigs David Yule, hinsichtlich des Faibles für die Großwildjagd und Seefahrt.

## Ziel: Weltreise

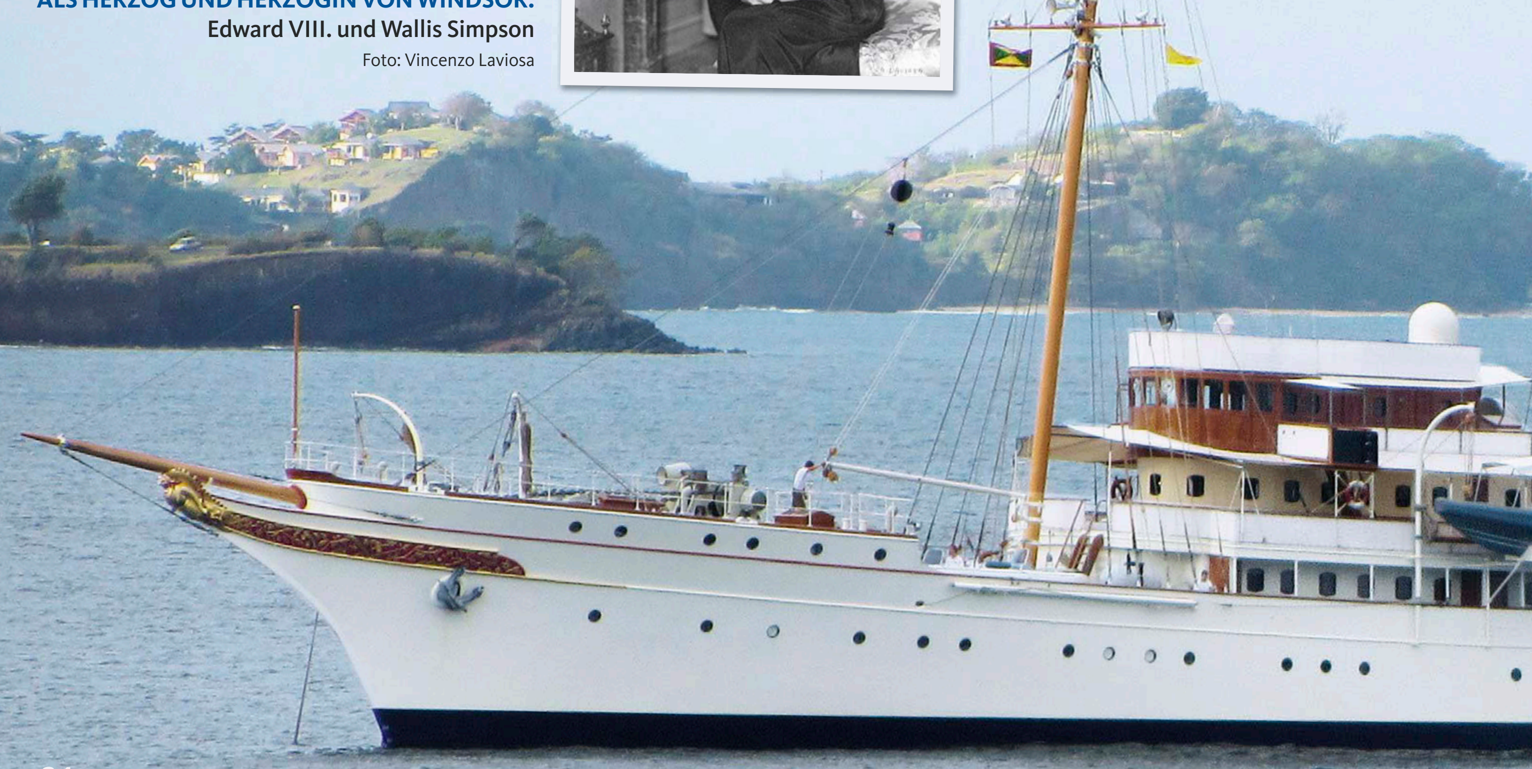
Sir David Yule hatte ein Vermögen im Jutehandel gemacht. Der gebürtige Schotte war einer der reichsten Männer des britischen Empire. Während er wegen seiner Geschäfte häufig in Indien weilte, blieb seine Frau Lady Annie in England (nach einem Malariaanfall mied sie Indien). In England widmete sie sich der Pferdezucht, dann außerdem dem britischen Filmwesen, das sie großzügig finanziell unterstützte. Als Sir David am 3. Juli 1928 verstarb, erbte sie sein Vermögen.

**ALS HERZOG UND HERZOGIN VON WINDSOR:** Edward VIII. und Wallis Simpson
Foto: Vincenzo Laviosa

**EIN BILD VON DER ERSTEN WELTREISE:** *Nahlin* in einer Bucht vor Neuseeland, die Besatzung betrug damals zwischen 30 und 40 Mann
Foto: Tudor Washinton Collins, Auckland Museum, CC BY-SA 4

Gemeinsam mit ihrer 1903 geborenen Tochter Gladys kam sie auf die Idee einer ausgedehnten Weltreise, für die man das passende Gefährt benötigte.

Die Dampfjacht *Nahlin* wurde in den Jahren 1929 und 1930 als erstes von drei Schiffen im Auftrag der reichen Witwe auf der Werft John Brown & Company im schottischen Clydebank nach den Plänen des Konstruktionsbüros G. L. Watson & Company gebaut (Stapellauf am 28. April 1930). Sie trug die „Yard



ten kam ein Stützpunkt auf der Insel Brioni hinzu. Während die beiden Boote U 1 und U 2 (Typ „Lake“) ausschließlich zu Ausbildungs- und Versuchszwecken dienten, waren U 3 und U 4 (Typ „Germania“) sowie U 5, U 6 und U 12 (Typ „Holland“) für den Einsatz vorgesehen.

1914 beinhaltete die Gliederung der sogenannten operativen Flotte der k. u. k. Kriegsmarine (1. Geschwader mit 1. und 2. Division, 2. Geschwader mit 3. und 4. Division, Kreuzerflottille, zwei Torpedoboot-Flottillen) die U-Boote noch nicht einmal. Die unter ihrem seit 1913 amtierenden Oberbefehlshaber Admiral Haus (er starb 1917 an einer Lungenentzündung) defensiv ausgerichtete k. u. k. Kriegsmarine strebte zwar an, die Zahl der Boote mittelfristig zu erhöhen. Sie blieb aber bei ihrem Konzept der grundsätzlichen Zurückhaltung bei zeitweiser Offensive, wenn sich die Gelegenheit dazu bot. Auf seine Nachfrage bei dem Kommandanten der U-Boot-Flottille Thierry, wie viel Zeit der Neubau von U-Booten in Anspruch nehmen würde, erhielt der Admiral zur Antwort: zehn Monate. Haus winkte daraufhin ab und meinte nur, bis dahin sei der Krieg ohnehin vorbei.

K. U. K. KRIEGSMARINE ARCHIV

### Wer wir sind

Der Verein „KMA – K. u. k. Kriegsmarine Archiv“ hat sich zum Ziel gesetzt, Bücher, Fotografien, Modelle, Uniformen, Tagebücher, Briefe und andere Artefakte der k. (u.) k. Kriegsmarine in einem Archiv aufzubewahren. Damit soll die Möglichkeit geschaffen werden, die zahlreichen Privatsammlungen zu erhalten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen – etwa, indem für Artikel wie im vorliegenden *Schiff Classic* Fotos beigesteuert werden. Wenn Sie als Förderer dem Verein beitreten wollen, sind Sie gerne eingeladen, an der Vereinsarbeit und den Veranstaltungen teilzunehmen und uns finanziell zu unterstützen. Der Verein tritt auch als Verlag in Erscheinung, um so das maritime Wissen weiterzugeben und zu erhalten. Bei Fragen wenden Sie sich gerne an uns.

Kontakt:
Alexander Traiber, Sektion Historiker FHS
Hintere Liesingbachstr. 14 C5 3, 1100 Wien
E-Mail: traiber.sen@aon.at
Tel. +43 (0)676 5188391

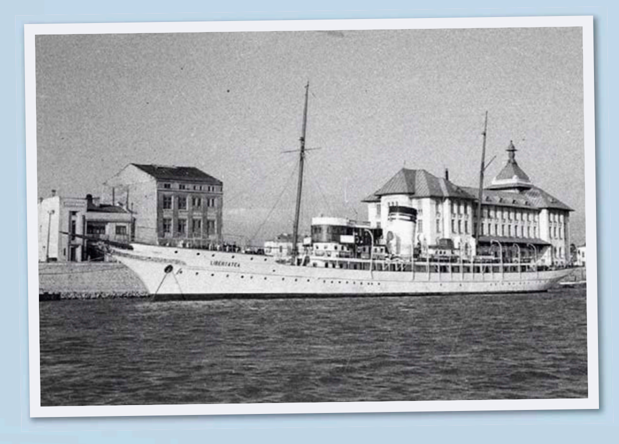
Mit dem Bau von Unterseebooten hatte die österreichische genauso wie die deutsche Marine erst spät begonnen. Die ersten konkreten Entwürfe reichten bis ins Jahr 1905 zurück, und infolge fehlender einheimischer Kapazitäten kam man schnell zu der Überzeugung, Boote im Ausland an- beziehungsweise ausländisches Know-how einzukaufen.

So gingen die ersten beiden in Pola produzierten Boote U 1 und U 2 auf Entwürfe des amerikanischen Ingenieurs Simon Lake zurück und wurden deshalb „Lake“-Boote genannt. U 3 und U 4 kamen von der Germania-Werft in Kiel. Hier verließen sich die Österreicher auf die moderne deutsche Werftindustrie, insbesondere auf Germania als führenden U-Boot-Spezialisten. Die dritte Versuchsreihe, die Boote U 5, U 6 und U 12, baute zwar die Firma Whitehead in Fiume, aber nach Plänen des bekannten US-Konstrukteurs John Philipp Holland.

Diese „2 + 2 + 3“ Versuchsboote bildeten die erste Generation österreichischer U-Boote, von der U 4, U 5 und U 12 schließlich die großen Anfangserfolge gegen feindliche Großkampfschiffe für die k. u. k. Kriegsmarine erzielen sollten – wahrlich kein schlechter Schnitt. ⚓

number“ 533, das Bauprojekt Nummer 534 sollte der Cunard-Liner *RMS Queen Mary* werden.

Die von Dampfturbinen mit Ölbefeuerung betriebene Jacht wies mehrere Luxussuiten im Barock- und Rokokostil auf. Die Höchstgeschwindigkeit betrug ungefähr 17 Knoten. Bis ins Jahr 1934 unternahmen Lady Annie Yule und Tochter Gladys einige Reisen, die das Schiff von den Britischen Inseln in die Ostsee, zu den griechischen Inseln, in den Atlantik, zu den Kanaren, in die Karibik und den Golf von Mexiko führten.



**UNTER FREMDER FLAGGE:**
***Nahlin* als *Libertatea* im Jahr 1961 in Rumänien; die lange Liegezeit am Anleger tat ihrem technischen Zustand nicht gut** Foto: Fortepan

Man legte auf den Galapagos-Inseln an, besuchte Honolulu, Tahiti, Neuseeland und Australien. Insgesamt legte die *Nahlin* auf diesen Reisen mehr als 200.000 Seemeilen zurück. Im Jahr 1932 schrieb Lady Yule an James Rennie Barnett, Miteigner von G. L. Watson & Co. und verantwortlich für den Entwurf der *Nahlin*, die Jacht sei „the most beautiful yacht in the world, and the most seaworthy“.

## Für die Royals

Aufmerksam auf das rund 91 Meter lange, elegante Schiff wurde schließlich Edward VIII., der noch ungekrönte König Englands. Auf der *Nahlin*, nicht auf der königlichen Jacht *Victoria and Albert*, wollte er mit seiner Geliebten Wallis Simpson eine Seereise verbringen. Begleitet von den Zerstörern *HMS Grafton* und *HMS Glowworm*, kreuzte Edward VIII. auf der *Nahlin* durch das Mittelmeer; seine Begleitzerstörer nannte der royale Urlauber passenderweise „Nanny Ships“.

1937 kaufte die rumänische Regierung die Jacht für 120.000 Pfund Sterling und machte sie König Carol II. zum Geschenk. Die in *Luceafarul* („Abendstern“) umbenannte Jacht diente während des Zweiten Weltkriegs als Patrouillenboot und unternahm in dieser Funktion mehrere Fahrten im Schwarzen Meer.

## In rumänischen Diensten

Nach der Machtübernahme der Kommunisten hieß das Schiff dann *Libertatea* („Freiheit“) und kam in den Besitz des rumänischen Kulturministeriums. Mit ihrem jugoslawischen Amtskollegen Tito teilten die rumänischen Diktatoren Gheorghiu-Dej und Ceaușescu die Vision von einem eigenen Weg zum Sozialismus, nicht aber Titos Liebe für die Seefahrt.

So verbrachte die *Libertatea* ihre Tage am Pier der Hafenstadt Galați, erst als Museumsschiff, dann als schwimmendes Restaurant. Nach dem Sturz (und Tod) Ceaușescus Ende 1989 war das Schiff in einem erbärmlichen Zustand. Obwohl Staatsbesitz und als nationales Kulturgut ausgewiesen, gelangte die Ex-*Nahlin* in den Bestand der Firma SC Regal SA Galați. Ein Händler für Luxusjachten, Nicholas Edmiston, entdeckte die in Galați vor sich hindümpelnde Jacht und erwarb sie für 265.000 Dollar.

Man benötigte eine Sondergenehmigung, um das noch immer als kulturelles Erbe geltende Schiff außer Landes zu bringen. Da die



**SCHNAPPSCHUSS:**
**Die *Nahlin* ankert vor Port St. George’s in Grenada in der Karibik**
Foto: Anneli Salo CC BY-SA 3.0

**UNTER DER „WHITE ENSIGN“:** Als Mitglied des vornehmsten Jachtclubs der britischen Inseln darf Sir James Dyson die Kriegsflagge führen. Hier ankert die Jacht in der Ägäis im Jahr 2017
Foto: Franz62DE, CC BY-SA 4.0

originalen Pläne noch vorhanden waren und sich eine Restaurierung in Rumänien nicht bewerkstelligen ließ, transportierte das Spezialschiff *Swift* die Jacht nach Falmouth in Cornwall.

## Lange Werftzeiten

Verschiedene Liegezeiten und Instandsetzungen fanden in Devonport, später in Plymouth und dann in Liverpool statt, immer wieder gebremst durch finanzielle oder juristische Probleme. 450 Tonnen Trümmer,

> **Neue Eigner erwarben die Jacht im Jahr 2006 und investierten 60 Millionen Euro. 2010 wurden das u. a. in Hamburg renovierte Schiff unter seinem alten Namen *Nahlin* zugelassen**

Ölrückstände und Asbest mussten entfernt werden. 2002 wurde die Jacht aus dem Register der rumänischen Kulturgüter gestrichen, sodass der Weg zu neuen Horizonten frei war. Der neue Eigner, Sir James Dyson, englischer Designer, Erfinder und Unternehmer, war aufgrund des Geschäftserfolges seines



**UNTER DER „RED ENSIGN“:** Auf Werftprobefahrt im Jahr 2009
Foto: SteKrueBe, CC BY-SA 3.0



**IN VOLLER PRACHT:** In Dartmouth im englischen Devon präsentiert sich die *Nahlin* im Juli 2010 in voll restauriertem Zustand
Foto: Tim Trent, CC Attribution Share Alike License

Staubsaugerimperiums mit dem einstigen Jutekönig Sir David Yule vergleichbar.

James und Deirdre Dyson erwarben das Schiff 2006 und investierten 60 Millionen Euro und viel Energie in die weitere Wiederherstellung. 2010 wurde die Jacht erneut unter ihrem alten Namen *Nahlin* zugelassen (registriert in Glasgow). Besonders wichtige Arbeiten hatte man bei Nobiskrug in Rendsburg und bei Blohm & Voss in Hamburg durchgeführt. Sogar das originale Beiboot der *Nahlin* war wieder aufgetrieben worden. Der Antrieb mit vier Brown-Curtis-Dampfturbinen wurde durch einen stufenlos regelbaren dieselelektrischen Antrieb ersetzt und ein Dampfkessel installiert, um die restaurierten Dampfkolbenmaschinen für die Ankerwinde und die Verholwinde betreiben zu können.

Damit erreicht die rund 2.000 Tonnen große *Nahlin* rund 25 Knoten. Für Aufsehen sorgte das Schiff, als es 2010 bei einer Werftprobefahrt durch den Bugschwall einen Wedeler Elbfischer von Bord seines Bootes spülte, der dabei verletzt wurde.

## Nach wie vor unterwegs

Mit der *Nahlin* unternimmt Sir James Dyson regelmäßig Reisen, doch öffentlich zugängliche Bilder vom Inneren der Jacht gibt es nicht. Die *Nahlin* fährt unter der „White Ensign“, der Flagge der Royal Navy, die nur auf Schiffen und Liegenschaften der britischen Marine geführt werden darf (Ausnahme ist der amerikanische Zerstörer *USS Winston S. Churchill*). Falls ein britischer Monarch eskortiert wird, ist die „White Ensign“ selbstverständlich gehisst; das gilt auch für Mitglieder des vornehmsten Jachtclubs in Großbritannien, der Royal Yacht Squadron, der Dyson angehört.

Bleibt zu hoffen, dass sich die *Nahlin* dieser Ehre auch künftig würdig erweist. ⚓

NOCH 500 MEILEN BIS ST. HELENA – DIE HAIE WAREN IMMER DABEI

# Versenkt im Südatlantik

Ohne Vorwarnung nahm U 68 unter dem Kommandanten Karl-Friedrich Merten den Passagier- und Frachtdampfer *City of Cairo* ins Visier. Der Versenkung folgte ein Martyrium für die Überlebenden

Von Peter H. Block





**TÖDLICHE TORPEDOS:** Am 6. November 1942 fiel die u. a. mit Hölzern, Wolle und Eisen beladene *City of Cairo* dem deutschen U-Boot U 68 zum Opfer. An Bord waren 101 Passagiere Artists Impression: Peter H. Block

## Der historische Hintergrund

Freitag, 6. November 1942. Der Zweite Weltkrieg ging ins dritte Jahr; zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Zur See war er längst zum weltumfassenden Krieg geworden, der sich über alle Meere erstreckte und nicht nur in den europäischen Gewässern ausgefochten wurde. Die deutschen U-Boote operierten auf allen Ozeanen, ebenso die deutschen Hilfskreuzer, die Einzelfahrer und auch nachts abgeblendet fahrende Schiffe rigoros angriffen. Insofern war es schon ein Risiko des Skippers, für die Nacht die Lichter zu löschen und auf die Dunkelheit zu vertrauen. Ein Trugschluss, denn dazu hatten die Deutschen viel zu gute Nachtgläser, die mit ihren lichtstarken Weitwinkelgläsern auch in stockdunkler Nacht noch Ziele fanden. So wie den Dampfer *City of Cairo*.

In dieser Nacht rauschte der kombinierte Fracht-/Passagierdampfer der britischen Ellerman Line mit hoher Fahrt auf nördlichem Kurs durch die mäßig bewegte See des Südatlantiks. Das Tageslicht war längst schon verblasst, am Himmel funkelte die Sternenpracht des südlichen Meeres, die dem am Schiff vorbeiziehenden Schaumstreifen der Bugsee einen satten, hellblauen Schimmer gab. Auf der Brücke des 8.000-Tonners ließ Kapitän William Rogerson das Glas sinken und rieb sich die vom Starren in die Dunkelheit brennenden Augen. Seit sie vor fünf Tagen, von Bombay kommend, Kapstadt verlassen hatten, war er fast nur auf der Brücke gewesen. Das Schiff fuhr in den Aktionsbereich der deutschen U-Boote, und da zählte jedes zusätzliche Augenpaar, das die See nach dem Schatten eines U-Bootes absuchte.

An Bord herrschte gute Stimmung. Tanzmusik und Gläserklirren aus dem Speiseraum der 101 Passagiere drang gedämpft bis auf die Brücke. Bisher war ja auch alles gut gegangen. Die Japaner hatten sie auf der Fahrt durch den Indischen Ozean in Ruhe gelassen, und jetzt stand das Schiff auf dem südlichen Wendekreis, mehr als tausend Meilen von Kapstadt entfernt, wo seit einigen Wochen deutsche U-Boote operierten. Bis zum Übergang auf die nördliche Halbkugel glaubten die Menschen an verringerte Gefahr und ließen es sich gut gehen. Auch Kapitän Rogerson konzentrierte sich auf das Heute, das Morgen mit seinen U-Boot-Attacken und Fahrten im Geleitzug würde noch früh genug kommen.

„Ausgezeichnete Stimmung an Bord, Sir“, fand auch der Erste Offizier Britt, der neben den Kapitän getreten war.

**„Dort drüben, Sir, in Grün fünf-fünf. Ein Schatten, liegt tief in der See – ich vermute, es ist ein U-Boot“**

Der Erste Offizier ist sich sicher: ein deutsches U-Boot

„Hoffen wir, dass das so bleibt bis nach Hause“, nickte dieser. „Vieles hat sich ja doch gebessert, seit Amerika auf unserer Seite mit im Krieg ist. Trotz der Japse und trotz Pearl Harbor habe ich das Gefühl, dass es auf Dauer nicht mehr schiefgehen kann. Denken Sie mal zwei Jahre zurück, nach dem Zusammenbruch Frankreichs, da glaubte auch ich, dass es aus und vorbei sei mit Britanniens Herrschaft auf den Meeren.“

„Ja, war eine böse Zeit, Sir“, rief sich der Erste die Vergangenheit ins Gedächtnis. „Zu Hause der Blitz, wie die Deutschen die nächtlichen Luftangriffe auf London nannten, dann die Gefahr einer deutschen Invasion, und auf See die Kriegsmarine mit ihren U-Booten und Dickschiffen. Wenn ich daran denke, wie die *Admiral Scheer* dem Konvoi HX 84 zugesetzt hat – Sie waren doch auch dabei“, wandte er sich an einen der jüngeren Offiziere.

„Ja“, bestätigte er, „auf der *James J. Maguire*. Abends war's. Rundum alles friedlich, und plötzlich das Panzerschiff, die *Scheer*. Salve auf Salve rollte über die See; Flammen, Explosionen, nur noch Tod und Vernichtung. Fünf Schiffe mussten dran glauben, und es wären noch mehr geworden, wenn sich die alte *Jervis Bay* nicht dazwischengeworfen hätte. Ein Hilfskreuzer gegen ein Panzerschiff – Wahnsinn! Nur noch Trümmer blieben von ihm übrig. Mein Gott …“

Der junge Offizier stockte, sein Blick wurde leer. Die Erinnerung hatte ihn überwältigt. Die anderen Offiziere schwiegen bedrückt. Sie wussten ja nicht, was ihnen selbst noch bevorstand.

„Jedenfalls haben Sie's überstanden, John“, beendete der Kapitän das Thema. „Und deutsche Überwasserstreitkräfte sind hier draußen nicht zu befürchten, die sind von den Yankees verscheucht worden mit ihrem Massenaufgebot an Schiffen und Flugzeugen. Und schließlich ist unsere Navy auch noch da. Mr. Britt, übernehmen Sie! Ich gehe für eine Stunde nach unten.“

„Aya, Sir.“ Der Erste tippte an seine Mütze, während der Kapitän dem Niedergang zustrebte. Er trat wieder hinaus auf die Brücke und genoss den Fahrtwind, der gemeinsam mit der östlichen Brise nach der drückenden Hitze des Tages erfrischend und belebend wirkte. Dazu das beruhigende Wiegen des Schiffes in der sanften Dünung und das Vibrieren des Schanzkleides unter der Wirkung der Maschinen.

„Schatten an Steuerbooord!“

Der jähe Aufschrei des Ausgucks riss den Ersten brutal zurück in die raue Wirklichkeit. Er reagierte wie ein Automat, ohne nachzudenken: „Alaaarm! Hart Backbord! Maschine voll voraus! Kapitän auf die Brücke!“

Die Alarmglocken schrillten durchs Schiff. Klingeln der Maschinentelegrafen, Befehle schallten herauf, Fußgetrappel auf Decks und Niedergängen, Schotten schlossen sich mit dumpfem Knall. Das Schiff begann zu zittern unter dem beschleunigten Stampfen der Maschinen. Der Kapitän hastete den Niedergang hoch und zurück auf die Brücke.

„Dort drüben, Sir, in Grün fünf-fünf.“ Der Erste wies nach Steuerbord, etwas vorlicher als querab. „Ein Schatten, liegt tief in der See – vermute U-Boot!“

Ein kurzer Blick durchs Glas genügte Rogerson. Sein Erster hatte recht, das schwarze Rechteck da an Steuerbord war zweifellos ein U-Boot-Turm, und der hatte sein Schiff genau voraus. Er musste die Navy alarmieren und hoffte, dass es dazu noch nicht zu spät war. „Funker“, hallte sein Schrei über die Brücke, „SSS senden, Name und Position, sofort! Artillerie: Geschütze klarmachen.“

Es war schon zu spät. In seinen Ruf hinein erhielt das Schiff am Heck einen furchtbaren Schlag, wie mit einem riesigen Vorschlaghammer. Eine Stichflamme zuckte hoch, zusammen mit einer turmhohen Wassersäule. Das Schiff bäumte sich auf, krängte unter der Wucht der Explosion nach Backbord, schwankte. Im Rauschen der niederstürzenden Wassermassen dann das hektische Zirpen der Morsetaste aus dem Funkraum:

++ SSS – 23°30'S 05°30'W – *city of cairo torpedoed* ++ SSS.

Mehrmals jagte der Funker den Notruf hinaus, wobei das „SSS“ nach alliiertem Code einen U-Boot-Angriff bedeutete (S für *submarine*). Entsetzensschreie gellten durchs Schiff: „Ein U-Boot! Mein Gott, wir sind torpediert worden. Das Schiff sinkt.“

Die Passagiere quollen an Deck, blickten verwirrt umher und drängten in begreiflicher Panik zu den Rettungsbooten, während das Schiff weiter durch die See pflügte. Die Maschinentelegrafen standen immer noch auf *full ahead*, aber Kapitän Rogerson hatte den Eindruck, dass sich die Fahrt verringerte und das Schiff achtern tiefer sackte. Die ersten Schadensmeldungen erreichten die Brücke: „Starker Wassereinbruch Laderaum 6 – Ruder beschädigt, klemmt Backbord 15 – Ausfall Heckgeschütz."

Der Kapitän ließ das Glas kreisen, suchte nach dem U-Boot. Jede Sekunde konnte ein zweiter Torpedo treffen, mit einem lahm geschossenen Schiff würde sich der U-Boot-Kommandant nicht zufriedengeben. Aber die niedrige Silhouette des „Grauen Wolfes" war im Dunkel der Nacht nicht mehr auszumachen.

„Backgeschütz klarmachen, Sir?"

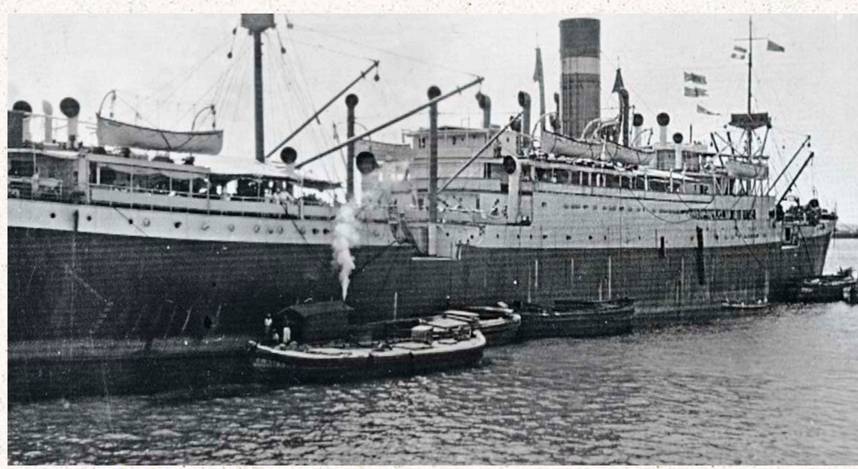
„Nein." Der Kapitän schüttelte den Kopf. „Auf keinen Fall! Was ist denn, wenn der Gegner zurückschießt? Wir haben über 100 Passagiere an Bord, darunter viele Frauen und Kinder. Da kann ich ein Feuergefecht nicht verantworten." Er drückte den Schalter des Außenlautsprechers: „Boote klarmachen und Schwimmwesten anlegen! Passagiere nur das Nötigste mitnehmen! Und vor allen Dingen: Ruhe bewahren! In den Rettungsbooten ist für alle Platz."

Kaum ausgesprochen, schallte eine hysterische Männerstimme herauf: „Also doch! Herr des Himmels, wir sind verloren! Das Schiff sinkt."

„Den Kerl bring ich um!" Der Erste schäumte vor Wut. „Macht mir mit seinem hysterischen Geschrei die Leute verrückt. Ich werde …"

Sein Eingreifen war nicht mehr nötig, Das besorgte eine helle Frauenstimme, die den Schreier übertönte: „Sie sind doch ein Mann, oder sind Sie eine Memme? Pfui, Sie sollten sich schämen. Sie sollten …" Was der Mann sonst noch sollte, übertönten die Kommandos zum Klarmachen und Ausschwingen der Boote. Das Boot mit der Nummer 4 war das erste, das sauber ausgeschwungen in Relingshöhe an der Bordwand schaukelte. Passagiere drängten sich heran, Taschen und kleine Koffer mit „dem Nötigsten" und ihren Wertsachen an der Hand. Quartermaster Angus MacDonald, der Bootsführer, hielt sie noch zurück, bis die Lautsprecher den letzten Akt einleiteten: „Boote besetzen, Frauen und Kinder zuerst!"

Mithilfe der eingeteilten Kuttergasten stiegen die Passagiere ins Boot, das dann unter den wachsamen Augen MacDonalds zügig gefiert wurde, bis es an seinen Taljen über dem Wasser schwebte. Bevor sich der Quartermaster an einem Tau hinunterhangeln konnte, bemerkte er Unruhe auf dem schon ausgeschwungenen Boot 3 an der Steuerbordseite und lief schnell hinüber. Ein unklares Tau verhinderte das Fieren des Bootes. Er sprang hinüber und machte sich an dem Tau zu schaffen, im gleichen Moment traf der zweite Torpedo. Direkt unter dem Rettungsboot ging er hoch. Mit den Wassermassen der Explosion wurde das voll besetzte Boot bis in Mastspitzenhöhe katapultiert, die Menschen darin wir lästiges Beiwerk herausgeschleudert. MacDonald spürte mit dem entsetzlichen Knall eine ungeheure Erschütterung. Von einer glühend heißen Flammensäule umgeben, wurde er hochgeworfen, während das Boot unter seinen Füßen in Fetzen auseinanderflog. Dann fühlte er nur noch, wie er stürzte – tiefer und immer tiefer, ins Bodenlose.



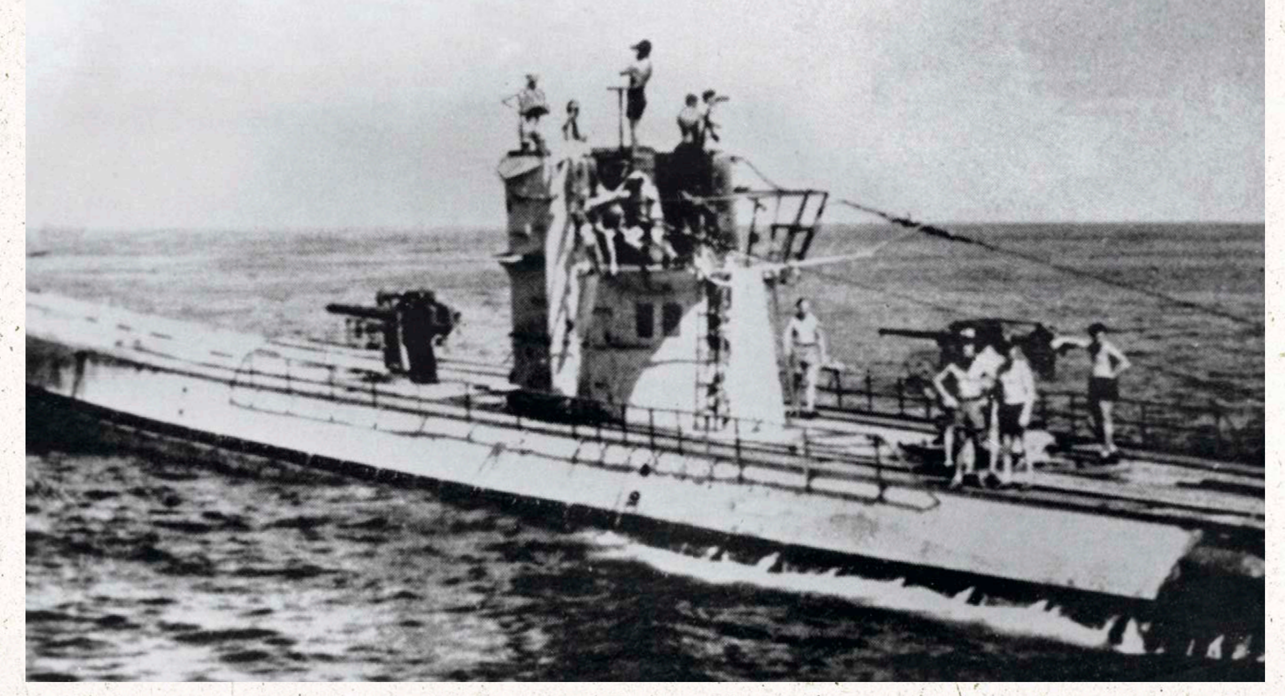
***CITY OF CAIRO*: 1915 in Dienst gestellt, fuhr der Dampfer vor dem Zweiten Weltkrieg von England nach Indien, Afrika und Südamerika**

Foto: Sammlung *Schiff Classic*

Als er wieder klar denken konnte, fand er sich in seiner Schwimmweste treibend im Wasser wieder, umgeben von Wrackstücken. Schreie drangen an seine Ohren, Hilferufe. Überall trieben und schwammen verzweifelte Menschen in Todesangst, andere drifteten bewegungslos dahin. Sie mussten alle von Boot 3 sein. Und das Schiff – war es schon gesunken? Nein, es musste der große Schatten dort sein, der das Licht der Sterne verdeckte. So, wie es aussah, war es im Sinken begriffen und lag mit dem Heck schon tief im Wasser. Der zweite Torpedo war der Fangschuss gewesen, hatte dem Schiff den Rest gegeben. Schnell tiefer sackend, richtete es sich noch einmal auf, um dann inmitten eines schäumenden Strudels in die Tiefe des Südatlantiks zu rauschen. Etwas wehmütig blickte MacDonald auf die Untergangsstelle – den hohen, brodelnden Wasserwirbel, aus dem immer noch Wrackteile herausschossen. Für ihn war es ein Stück Heimat, was da versank.

Für Sekunden verlor auch MacDonald den Mut angesichts der Lage – schiffbrüchig, in einer schier endlosen Wasserwüste treibend, mehr als tausend Meilen vom Land entfernt. Dann schüttelte er energisch den Kopf; solche Gedanken durfte er gar nicht erst aufkommen lassen. Obwohl von der furchtbaren Explosion noch halb gelähmt, schwamm er auf das vor ihm treibende Etwas zu – Boot Nummer 1, wie er erfreut feststellte, aber schwer beschädigt und fast gänzlich unter Wasser. Menschen kauerten darin; mutlos, erschöpft. Andere hatten sich außen ans Dollbord geklammert oder hielten die Greifleinen umfasst. Er raffte all seine Kräfte zusammen und stemmte sich hoch, rollte sich über das Dollbord ins Boot und blickte sich um. Ein paar Laskaren saßen darin, indische Heizer, zwei Passagiere und ein Dutzend Frauen und Kinder. Nachdem er sich etwas erholt hatte, inspizierte er das Boot und fand einige Lecks. Die konnte man abdichten, aber dazu musste das Wasser aus dem Boot. Ein Ösfass, eine Art große Schöpfkelle, gehörte zur Ausstattung eines jeden Rettungsbootes, und der Rest würde sich finden.

„Mal herhören!", rief er den Insassen zu. „Das Boot liegt zu tief im Wasser, also müssen wir es leer schöpfen. Ein



**IN TROPISCHEN GEWÄSSERN:** U 68, ein Boot vom Typ IX C, operierte auf seiner fünften, 108 Tage dauernden Unternehmung auch gegen die *City of Cairo*

Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst

Ösfass ist hier, und ihr habt Hüte, Mützen und Schuhe zum Schöpfen. Aber zuerst müssen einige von euch raus aus dem Boot, die können sich an dem Tank da vorn oder am Dollbord festhalten, und ich hol' sie nachher wieder rein. Also los – wer geht ins Wasser?"

Keiner von den Männern rührte sich, und MacDonald fühlte die kalte Wut in sich hochsteigen, aber da meldete sich eine der Frauen: „Ich gehe, und meine drei Töchter. Kommt, Kinder, wir wollen zu dem Tank schwimmen!"

„Sie, Madam?"

„Tipps, mein Name. Keine Sorge, Mister, ich bin eine gute Schwimmerin und meine Töchter auch."

Vom Beispiel ihrer Geschlechtsgenossin angespornt, ließen sich die übrigen Frauen ebenfalls ins Wasser gleiten, und MacDonald ging daran, das Boot zu lenzen. Bald wachten auch die Männer aus ihrer Lethargie auf und begannen ebenfalls zu schöpfen, während der Quartermaster die Lecks so gut wie möglich abdichtete. Eine eintönige Arbeit, die sich über Stunden hinzog, aber gegen Morgen war das Boot gelenzt und so weit abgedichtet, dass die Frauen wieder zurück ins Boot und noch andere Schiffbrüchige aufgenommen werden konnten. MacDonald teilte die Männer zum Rudern ein und erklärte ihnen den taktmäßigen Gebrauch der schweren Riemen.

„Angus!", rief jemand übers Wasser. „Angus, hierher!"

Die Stimme kannte er: Bob Ironside, der Bootsführer von Boot 3. Der hatte offenbar den Torpedo, dessen Sprengsäule das Boot voll erwischt hatte, ebenfalls überlebt und trieb jetzt, schwer verletzt an eine Spiere geklammert, inmitten der Wrackteile. Und noch eine Stimme rief von einem Floß nach ihm: der Erste Offizier, Mr. Britt. Beide wurden ins Boot gezogen, wo der Erste auch gleich das Kommando übernahm und sich an die Ruderpinne setzte. Mit dem Hellwerden wurden noch mehr Schiffbrüchige aufgefischt, und vier weitere Rettungsboote kamen in Sicht. Die Menschen in den Booten trieften vor Nässe, die Kleidung klebte ihnen am Körper und die Augen waren dick geschwollen, verkrustet und verklebt vom Salzwasser. Frauen riefen nach ihren Männern, Kinder weinten nach den Müttern. Ein Bild des Jammers und der Hoffnungslosigkeit.

„Da ist ja unser Skipper!" Der Erste hatte in einem Boot den Kapitän entdeckt. „Hello Sir, ein Glück, dass wir Sie noch bei uns haben."

Der erste Lichtblick seit der Katastrophe. Der Kapitän war noch da, der alte Sailor, dem sie alle vertrauten und mit dem sie auch diese Lage meistern würden. Das Boot näherte sich, und zusammen mit den übrigen Booten hielten die Offiziere von Bord zu Bord eine kurze Besprechung ab. „Unsere augenblickliche Position ist etwa 500 Meilen südlich St. Helena", erläuterte Rogerson, „und wir sollten versuchen, die Insel zu erreichen. Ich rechne aber damit, dass uns vorher ein anderes Schiff findet. Unser Funker hat die Bestätigung seiner Notrufe erhalten, und außerdem wird die Route hier sehr stark befahren, seit der Weg durchs Mittelmeer gesperrt ist."

Für die Schiffbrüchigen gewiss tröstlich, kamen sie sich doch nicht mehr so verlassen vor. Als erste Maßnahme ließ der Kapitän die Bootsinsassen durchzählen und stellte fest, dass vier Passagiere und zwei Seeleute fehlten. Sechs Menschen – entweder ertrunken oder schon durch die Explosion getötet.

Da die Boote noch zusammenlagen, ordnete er auch gleich eine Umbesetzung an, um getrennte Familien wieder zu vereinen, und ließ außerdem die Boote auf ihre Seetüchtigkeit überprüfen. Dabei schnitt Boot 4 am schlechtesten ab, aber das wusste MacDonald ja schon. Es hatte die meisten Lecks, und aus dem geborstenen Trinkwassertank war mehr als die Hälfte ausgelaufen. Was wieder eine Umbesetzung zur Folge hatte: „Die Frauen und Kinder aus Boot 4 verteilen wir auf die übrigen Boote, die frei gewordenen Plätze besetzen wir dann mit Männern. Mr. Britt, bitte übernehmen Sie das!"

„Aya, Sir." Der Erste tat wie geheißen, und als der Kapitän dann fragte, wer noch mit in Mr. Britts Boot wolle, meldete sich spontan eine helle Frauenstimme: „Ich, Herr Kapitän; es sei denn, Mr. Britt lehnt mich ab."

Angus MacDonald merkte auf, die Stimme kannte er. Es war die junge Lady, die nach dem Treffer den hysterischen Passagier zurechtgewiesen hatte – von wegen Mann oder Memme. Die Dame mit im Boot, das könnte unterhaltsam werden. Das fand wohl auch der Erste: „Aber gern, Miss Jarman. Sie sind hochwillkommen."

„Also dann – Kurs St. Helena!", hatte Kapitän Rogerson noch mal befohlen, nachdem die Seeleute Masten und Segel der Boote gesetzt hatten. „Es ist das nächste Land, in drei bis vier Tagen könnten wir dort sein. Alles, was wir brauchen, haben wir an Bord: Chronometer, Kompass, Sextant und Karten. Aber ich bin überzeugt, dass wir die knapp 500 Meilen gar nicht zurückzulegen brauchen. Seit der Torpedierung sind zwölf Stunden vergangen, da wird bald Hilfe unterwegs sein."

Hoffte er zumindest. Aber etwas Positives musste er sagen, denn die Stimmung in den Booten war mehr als gedrückt, sie näherte sich fast schon dumpfer Verzweiflung. Die Boote waren überbelegt. Eng aneinandergepresst hockten die Menschen da wie Sardinen in der Büchse. Es war noch nicht einmal genügend Platz, dass alle zugleich sitzen konnten. Allein in Mr. Britts Boot befanden sich 54 Schiffbrüchige. Der einzige Lichtblick war Miss Jarman. Sie half, wo sie konnte, pflegte die Verwundeten, griff zu beim Setzen und Bedienen der Segel und ließ schlechte Stimmung gar nicht erst aufkommen. Britt war froh, dass er die erst 20-Jährige an Bord hatte, und ließ sie nach kurzer Einweisung auch an die Ruderpinne.

Mit der aufkommenden Tageshitze jammerten die Laskaren nach Wasser, und auch die geretteten Passagiere warfen begehrliche Blicke auf den kleinen, bordeigenen Wassertank, den der Erste aber von zuverlässigen Seeleuten bewachen ließ. Er wusste, es war hart, den Menschen in der Hitze den Zugang zum Wasser zu verwehren, aber die Not zwang ihn zur Härte. Er wusste ja nicht, wann sie wieder Trinkwasser bekommen würden.

„Das Wasser reicht bis St. Helena – wenn wir vernünftig sind. Ein kleines Wasserglas pro Kopf, das ist ab sofort die tägliche Zuteilung. Teilen Sie es sich ein! So leid es mir tut, aber damit müssen Sie auskommen. Mr. Stobbart, geben Sie die erste Ration aus!"

Der angesprochene Verwaltungsoffizier begann mit der Zuteilung, wobei er äußerst sorgsam vorging, um bloß keinen Tropfen zu verschütten. Gierig griffen die Bootsinsassen zu, verschlangen das kleine Glas Wasser, das den ganzen Tag reichen musste. Es dauerte auch keine zwei Stunden, dann jammerten die Laskaren erneut: „Wasser, Sahib! Wasser …"

Der Erste blieb hart, es gab kein Wasser. Aber es gab etwas anderes, das die Aufmerksamkeit aller auf sich zog. Etwas, was nur allzu natürlich war, das sie aber bisher beiseite geschoben, verdrängt hatten. Oder nicht wahrhaben wollten. Einer der Bootsinsassen, der minutenlang wie paralysiert ins Wasser gestarrt hatte, sprach es aus: „Haie!"

Vier Buchstaben nur, aber die genügten, um Kälte ins Boot zu bringen. Ein halbes Dutzend Haie umkreiste das Boot, Raubfische von vier bis fünf Meter Länge. Vor ihren Köpfen mit den starren, tückischen Augen zuckten Lotsenfische umher, im ungetrübt transparenten Wasser klar zu erkennen. Von Bord des Schiffes hatten die Menschen die Haie zwar auch mit behaglichem Gruseln betrachten können, umgeben von der Sicherheit des Schiffes; aber jetzt saßen sie zusammgepfercht in einem lecken Boot, das sie ständig lenzen mussten, praktisch mit den Haien auf Du und Du. Ihre Rückenflossen schnitten durchs Wasser, lautlos, wie eine stumme Drohung. Immer im Kreis um das Boot herum, bis einer im Boot die Nerven verlor: „Lasst uns in Ruhe, ihr gottverdammten Bestien – haut ab!"

„Ruhe!", herrschte der Erste den Mann an. „Das Boot ist sinksicher, die Lufttanks halten uns auf jeden Fall über Wasser. Im Moment besteht absolut keine Gefahr."

Aber die Haie zogen weiter ihre Kreise, tauchten spielerisch unter dem Boot hindurch, verschwanden unter dem Heck und kamen vor dem Bug wieder hoch. Dabei streiften sie es mit ihren Rückenflossen, als wollten sie es zum Kentern bringen. Und sie würden das Boot auch weiter begleiten, würden weiter ihre Runden drehen, als wüssten sie, dass ihnen die Beute sicher war. Sie warteten geduldig; ihre Stunde würde kommen.

Der erste Tag schleppte sich für die Schiffbrüchigen schier endlos dahin, wobei sich die Bootsführer bemühten, die Boote dicht beieinanderzuhalten. Eine gleißende Sonne brannte vom Himmel herab, die zwar die Kleidung trocknete, aber den Willen lähmte, die Haut verbrannte und den Durst unerträglich werden ließ. Die Menschen versanken in einen teilnahmslosen Dämmerzustand. Die Kräftigeren lösten sich beim Ösen und Bedienen der Segel ab, und der Dienst an der Ruderpinne wechselte zwischen Britt und MacDonald.

Nur ein Schiff erschien nicht! Keine Mastspitze, keine Rauchwolke kroch über die Kimm, auch kein Flugzeug zeigte sich am wolkenlos blauen Himmel; und als nach einer kühlen Nacht der zweite Tag anbrach, löste sich auch die Gemeinschaft der Rettungsboote auf. „Sir", rief der Erste den Kapitän, „ich habe festgestellt, dass mein Boot besser segelt als die anderen. Aber es ist leck, und an die meisten Lecks kommen wir nicht heran, die liegen unter der Wasserlinie. Wir müssen also schnellstens nach St. Helena. Darf ich vorschlagen, vorauszulaufen? Je eher ich ankomme, desto schneller kann ich Ihnen auch Hilfe entgegenschicken."

**„Also dann – Kurs St. Helena. Es ist das nächste Land. In drei bis vier Tagen könnten wir dort sein"**

Kapitän Rogersen legt sich auf das Ziel fest

Das leuchtete ein, und Kapitän Rogerson gab seine Zustimmung. Die Boote trennten sich, und allmählich wurde der Abstand größer, bis gegen Abend dieses Tages die Segel der übrigen Boote nur noch als weit verstreute, helle Flecken am südlichen Horizont auszumachen waren. Als nach einer ereignislosen Nacht die Sonne über die Kimm stieg und das Licht des neuen Tages brachte, war Britts Boot ganz allein auf der weiten, blauen Fläche. Zwar machte der Kutter mit gesetztem Großsegel und Besan vor dem Südostpassat gute Fahrt, aber die leere, weite See verstärkte nur das Gefühl der Verlassenheit.



**REICHE BEUTE:** Mit U 68 versenkte der am 16. November 1942 mit dem Eichenlaub zum Ritterkreuz ausgezeichnete Karl-Friedrich Merten insgesamt 29 Schiffe

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Und die Haie waren immer noch da!

Der Passat briste auf, wurde zum wütenden Sturm, der mit heftigen Böen und schaumig-weißen Wogenkämmen über das überfüllte Boot herfiel. Die Segel waren schon eingeholt; der Kutter stieg und fiel in den Seen mit atemberaubenden Stößen, und selbst der Erste musste die Zähne zusammenbeißen, um die plötzliche Übelkeit zu unterdrücken. Er spürte, wie die Ruderpinne an seiner Hand riss, und drückte sich mit seinem ganzen Gewicht dagegen, um den Kurs zu halten. Zeitweilig musste er sogar beidrehen und einen Treibanker über das Heck ausbringen lassen, dessen Zugbelastung dem Boot besser über die Seen hinweghalf und die Abdrift weitgehend verringerte. Erst nach 20 Stunden war das Wetter gut genug, um wieder Segel zu setzen.

Der vierte Tag nach dem Untergang des Schiffes brachte den ersten Toten, ausgerechnet einen Arzt. Schon einen Tag zuvor hatte er verworrene Dinge gesagt; hatte nach dem Stewart gerufen und ein Bier bestellt, als wäre er noch auf dem Schiff. Dann wiederum flehte er so jämmerlich nach Wasser, dass Britt ihm einen Extraschluck bewilligte. Sein letzter, denn in der Nacht brach er zusammen. MacDonald und Miss Jarman bemühten sich vergeblich um den Bewusstlosen.

„Exitus!“

Das Leben hatte den geschwächten Körper verlassen. Die Nacht verging in dumpfem Schweigen, und bei Tagesanbruch wurde der Leichnam nach einem kurzen Gebet über Bord gewälzt. Ein paar Minuten trieb er noch auf dem Wasser, dann waren die Haie da. Wild brodelndes Wasser zeigte an, wie sie unter ekstatischen Bewegungen den leblosen Körper zerrissen – ein grässliches Schauspiel, das die Bootsinsassen hautnah miterlebten – vom Grauen überwältigt die einen, fasziniert von einer kompromisslosen Natur die anderen. Und über allen schwebte unausgesprochen die Frage: Wen trifft es als Nächsten? Es waren die Laskaren. Drei der indischen Heizer wachten am Morgen des sechsten Tages nicht mehr auf. Ihr Vormann betete über den leblosen Körpern und ließ sie dann ins Wasser gleiten – zu den Haien, die getreu ihrer Natur dem Boot beharrlich folgten. Ein paar zerfetzte, blutdurchtränkte Kleidungsstücke, das war alles, was die Raubfische von ihrem grausigen Mahl übrig ließen.

In der folgenden Nacht starben eine schwer verletzte Stewardess und ein Passagier. Auch für Mister Britt hatte MacDonald die schlimmsten Befürchtungen. Der Erste wurde immer schwächer und war schon bald nicht mehr imstande, die Mittagsbreite und -höhe zu messen. Damit fiel der einzige Nautiker an Bord aus, und der Standort konnte nur noch notdürftig nach Fahrt und Kurs geschätzt werden. Aber den meisten an Bord war das ohnehin egal. Apathisch lagen sie auf dem Bootsboden im Wasser oder hockten auf der Ducht, den Kopf auf die Brust gesenkt. Selbst zum Verzweifeln waren sie zu schwach, zum Aufbegehren gegen eine unbarmherzige Natur fehlte ihnen die Kraft. Sie merkten nicht einmal, wann MacDonald, Miss Jarman oder ein anderer das Boot steuerte. Sie sahen es, aber sie registrierten es nicht. Sie dämmerten dahin und warteten nur noch auf das Ende.

Der zwölfte Tag brachte den völligen Zusammenbruch für Mr. Britt. Er war nicht mehr ansprechbar, reagierte auf nichts – nur noch eine leblose Hülle, die aber noch nicht sterben wollte. Er wurde neben Bob Ironside gelegt, der mit gebrochenem Rückgrat dahinsiechte. Zwei Tage später waren es gleich sieben Tote, die über Bord gegeben werden mussten: der Verwaltungsoffizier Stobbart, ein Passagier und fünf Laskaren. Die Überlebenden waren schon so geschwächt, dass sie die Toten nur unter Aufbietung aller Kräfte übers Dollbord ins Wasser wälzen konnten.

Die Haie warteten schon!

Und der Schnitter mähte weiter, fuhr unerbittlich mit seiner Sense unter die Schiffbrüchigen. Nur wenige Tage später erwischte er den Ersten, Bob Ironside, drei weitere Europäer und einige Farbige. Und als ob es noch nicht genug wäre, holte er sich an diesem Tag noch einige Laskaren. Sie starben leicht, wie im Schlaf. Bar jeder Widerstandskraft dämmerten sie hinüber; alle, bis auf einen, der sich gegen das Unvermeidliche auflehnte und seine letzten Kräfte mobilisierte. Lauthals schrie er nach Wasser, wutentbrannt zuerst, verzweifelt, dann weinend vor Qual – und dann wollte er nur noch sterben, ließ sich über das Heck ins Wasser fallen. Aber er ging nicht unter, das verhinderte die Schwimmweste.

„Das Boot herum!“, brüllte MacDonald. „An die Riemen – alle! Rudert! Das Boot muss herum!“

Mühsam fassten die Männer die schweren Riemen, schoben sie über die Dollen ins Wasser, waren aber zu kraftlos, um sie durchs Wasser zu ziehen. Dann waren auch schon die Haie da. Hinter dem Heck kamen sie herangeschossen, stürzten sich auf den im Wasser treibenden Inder. Doppelreihen nadelspitzer Zähne zerrissen den Körper in wenigen Sekunden und ließen auf dem Meer nur noch eine schaumig-rote Fläche zurück – und eine zerfetzte Schwimmweste.

„Mit den Verstorbenen ist das Boot leichter geworden, die schlimmsten Lecks sind jetzt über Wasser.“ Die Stimme MacDonalds glich eher einem Krächzen. „Aber unser Trinkwasser reicht nur noch für wenige Tage. Jetzt kann es nur noch ein halbes Glas pro Tag geben. Aber es hat jetzt drei Wochen nicht geregnet, es muss also bald Regen geben, und ein ordentlichen Tropenschauer würde uns schon einige Tage weiterbringen. Also Kopf hoch, Leute, einmal müssen wir doch gefunden werden!“

„Ja“, murmelte eine Stimme, „als ausgedörrte, mumifizierte Kadaver.“

Der Quartermaster beschloss, nicht darauf zu antworten. So unrecht hatte der Mann zwar nicht, aber wer aufgab, der hatte schon verloren. Die Tage vergingen, und am Ende der dritten Woche waren sie nur noch acht Gestalten im Boot – acht vertrocknete, ausgemergelte Leichtgewichte. Mitte der vierten Woche wurde MacDonald nachts durch einen wuchtigen Stoß geweckt. Er schreckte hoch und erkannte im Mondlicht einen *dogfish*, einen jungen Hai, der im Boot gelandet war und verzweifelt um sich schlug. Er erschlug ihn mit der Axt, wobei sich seine ganze Wut auf diese Raubfische entlud; er hackte ihn regelrecht in Stücke. Das Blut des Hais sah er als Flüssigkeitsersatz. Er probierte – und spie es angewidert wieder aus; völlig ungenießbar. Aber der Hai hatte ihm eine Bisswunde am Finger beigebracht, das gab eine Blutvergiftung. Der Arm schwoll an bis zur Achsel.

„Lass den Arm ins Wasser hängen!“, riet Miss Jarman. „Das Salzwasser zieht den Eiter raus. Ich pass schon auf, wenn ein Hai kommt.“

Es half tatsächlich. Die Geschwulst ging zurück, und Miss Jarman konnte die Wunde auspressen. Der Tod blieb weiter unsichtbarer Gast an Bord. Als sie nur noch zu fünft waren, erkrankte auch Miss Jarman. Heftige Halsschmerzen plagten die junge Frau, dicker Schleim sickerte aus ihrem Mund. Dazu der quälende Durst. Die dehydrierten Körper verlangten nach Wasser, aber der Vorrat war nahezu aufgebraucht. Gegen alle Überzeugung versuchte es MacDonald mit Meerwasser, immer nur kleine Schlucke. Und tatsächlich hielt es ihn bei Kräften, er spürte auch keine schädliche Wirkung. Warum das so war, wusste er nicht, und letztlich war es ihm auch egal. Physisch war er noch der Stärkste an Bord, wenn es ihm auch nicht so vorkam. Er war völlig abgemagert, mit geschwollenen Beinen. Überall hatte er Blasen, Geschwüre, und wenn er sich mit der Hand durchs Gesicht fuhr, spürte er nur noch einen struppigen Bart. Wie lange würde er das noch durchhalten?

Am Abend legte sich Mr. Green, der letzte Passagier, ins Heck und lehnte sich ans Dollbord. Als sie ihn aufforderten, sich doch ein Lager unter den Duchten zu suchen, meinte er nur: „Es ist doch so anstrengend, die Toten ins Meer zu werfen. Morgen früh bin ich dran, und da will ich es euch leichter machen.“

Am Morgen war er tot. Jetzt waren sie nur noch drei im Kutter. Und dann, in der folgenden Nacht, spürte MacDonald ein Platschen im Gesicht; einmal, zweimal. Schlaftrunken fasste er hin – nass. Nass? Er fuhr hoch. Es platschte wieder, schneller – und dann rauschte es nur noch. Ein tropischer Regenschauer, und das Boot mittendrin. Hastig spannten sie das Großsegel als Regenfang auf. Der Schauer war zwar schnell vorbei, aber sie konnten sich satttrinken und hatten wieder einen Vorrat für ein paar Tage. Damit waren sie erst mal aus dem Gröbsten heraus, auch weil sie mit dem Wasser die Notrationen wie Pemmikan wieder genießbar machen konnten. Nach dem Schauer trieb das Boot weiter einsam dahin. Drei Tage nach dem Regen – eine andere Zeitrechnung hatten sie nicht – hörte Miss Jarman in der Früh ein nahes Brummen. Sie weckte MacDonald: „Hello Angus – hörst du nicht?“

„Wie, was höre ich?“ Schlaftrunken richtete er sich auf … und stutzte. Jetzt hörte er es auch: ein Brummen, wie von einem Flugzeug. Er taumelte zum Bug, suchte die Signalraketen. Mit fliegenden Fingern betätigte er die Zündvorrichtung – nichts. Versager! Dann griff er die Sturmstreichhölzer. Wenn die jetzt auch nicht zündeten … doch nein! Es flammte hell auf, riss das Boot aus dem Dunkel, und dann schallte auch gleich eine lautsprecherverstärkte Stimme über das Wasser: „All right. Put that light out!“

**„Mit den Verstorbenen ist das Boot leichter geworden. Aber unser Trinkwasser reicht nur noch für wenige Tage“**

MacDonald hat kaum noch Hoffnung

MacDonald stand wie vom Donner gerührt, hörte immer noch das Motorengebrumm. Aber das blieb konstant. Wenn es kein Flugzeug war, was dann? Doch dann sah er den haushohen, dunklen Umriss, der die Sterne verdeckte – ein Schiff! Eins mit Dieselmotoren, das war das Brummen. Und wieder die Stimme: „Can you come alongside?“

Natürlich konnten sie längseits kommen. Die Erleichterung, gerettet zu sein, gab ihnen neue Kraft. Sie pullten auf das Schiff zu, eine Leine flog herab, eine Jakobsleiter. Zwei fremde Seeleute stiegen herab und halfen ihnen an Bord. Dort erfuhren sie auch, wer sie aufgefischt hatte: der deutsche Blockadebrecher *Rhakotis*. Aufgrund der üblichen Kriegspropaganda befürchteten sie schon das Schlimmste, wurden aber angenehm enttäuscht. Sie waren Schiffbrüchige und wurden entsprechend versorgt. Miss Jarman, deren wachsende Halsgeschwulst ihr schon das Schlucken unmöglich machte, musste vom Schiffsarzt notoperiert werden. Der geschwächte Körper überstand aber die Narkose nicht mehr und wurde nach einer bewegenden Trauerfeier der See übergeben. Die *Rhakotis* lief am 1. Januar 1943 bei Kap Finisterre dem britischen Kreuzer *Scylla* vor die Rohre, Kapitän Jakobs versenkte sein in Brand geschossenes Schiff. Ein Begleit-U-Boot nahm Angus MacDonald an Bord; er blieb bis Kriegsende in deutscher Gefangenschaft – als letzter Überlebender von 54 Bootsinsassen. ⚓

**IN DER NÄCHSTEN AUSGABE:** Bergung in Eis und Schnee. Der Dampfer *Taube* läuft auf Prerow-Bank auf

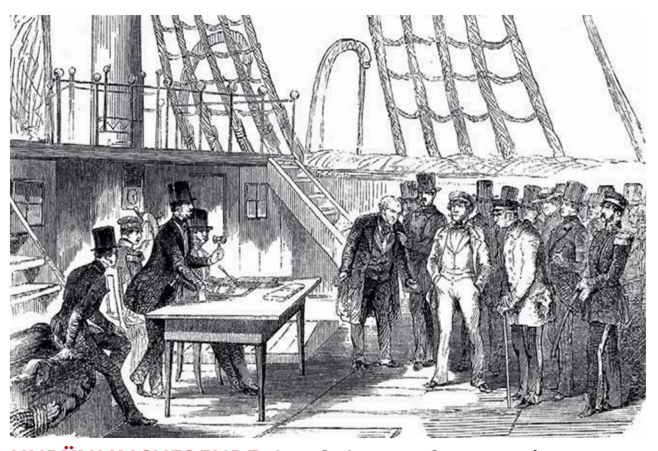
VOR 170 JAHREN: DAS ENDE DER ERSTEN DEUTSCHEN FLOTTE

# Totgeburt des Reiches

**Mit dem Verkauf ihrer Schiffe 1852 endete die erste, nur vier Jahre existierende gesamtdeutsche Marine. Die letzten Einheiten wurden zu einem Spottpreis verschleudert**

Von Kapitän zur See Dr. Jörg Hillmann

Am 2. April 1852 beschloss der Bundestag, die 1848 gegründete deutsche Flotte zu veräußern. Der Grund: Das Reich, in dessen Namen die Schiffe der Flotte hätten fahren und kämpfen sollen, hatte nur vorübergehend Bestand und im Dezember 1849 sein Ende gefunden. Die jährlichen Kosten für den Unterhalt der Schiffe, die Werften und Häfen sowie das Personal – insgesamt 500.000 Gulden – waren den Ländern über den Kopf gewachsen, und kein Länderbündnis hatte sich bereit erklärt, die Flotte zu übernehmen. Preußen und auch Österreich drängten ebenfalls auf einen zügigen Verkauf.



**UNRÜHMLICHES ENDE: Am 18. August 1852 versteigerte der Geheime Staatsrat Hannibal Fischer die Schiffe der ersten deutschen Marine** Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

Mit dieser Aufgabe betraute der Bundestag den ehemaligen oldenburgischen Regierungspräsidenten des Fürstentums Birkenfeld, Laurenz Hannibal Fischer. Außerdem sollte er Gläubiger und das Personal der Flotte abfinden. Bereits im Vorfeld des Beschlusses war es Preußen gelungen, die beiden Fregatten *Eckernförde* und *Barbarossa* zu ersteigern.

## Technische Innovationen

Im August und nochmals im Dezember 1852 verkaufte Fischer zahlreiche größere Schiffe nach Großbritannien. Die beiden verbliebenen Schiffe *Erzherzog Johann* und *Hansa* erwarb am 16. März 1853 die Hansestadt Bremen, die auch 26 der 27 Ruder-Kanonenboote zu einem Preis von sieben Prozent des Baupreises (ca. 17.000 Mark) übernahm. Damit war im März 1853 die Bundesflotte, die einst Reichsflotte werden sollte, vollständig liquidiert worden.

Trotz allem hatte diese kurze Phase des Bestehens einer deutschen Flotte zahlreiche technische Innovationen hervorgebracht, etwa die Weiterentwicklung der Dampfmaschine und die Entwicklungen Wilhelm Bauers mit dem „Brandtaucher“ im Jahr 1850, der allerdings am 1. Februar 1851 im Kieler Hafen sank.

Am 31. März 1853 wandte sich der ehemalige Oberbefehlshaber Karl-Rudolf Bromme letztmalig an „seine“ Flotte und verabschiedete sich. Im April erhielten alle Marineangehörigen ihre Entlassungspapiere; kleinere Abfindungen wurden gezahlt – allerdings gingen die Matrosen und Seeleute allesamt leer aus. Die Bundesflotte bestand aus ungefähr 1.000 Mann (Stand 1850), die sich aus 60 Offizieren, 48 Seeoffizieranwärtern, acht Ärzten, 30 Beamten, 30 Maschinisten, 700 Unteroffizieren und Mannschaften sowie 100 Seesoldaten und einer Kompanie Marineinfanterie zusammensetzten.

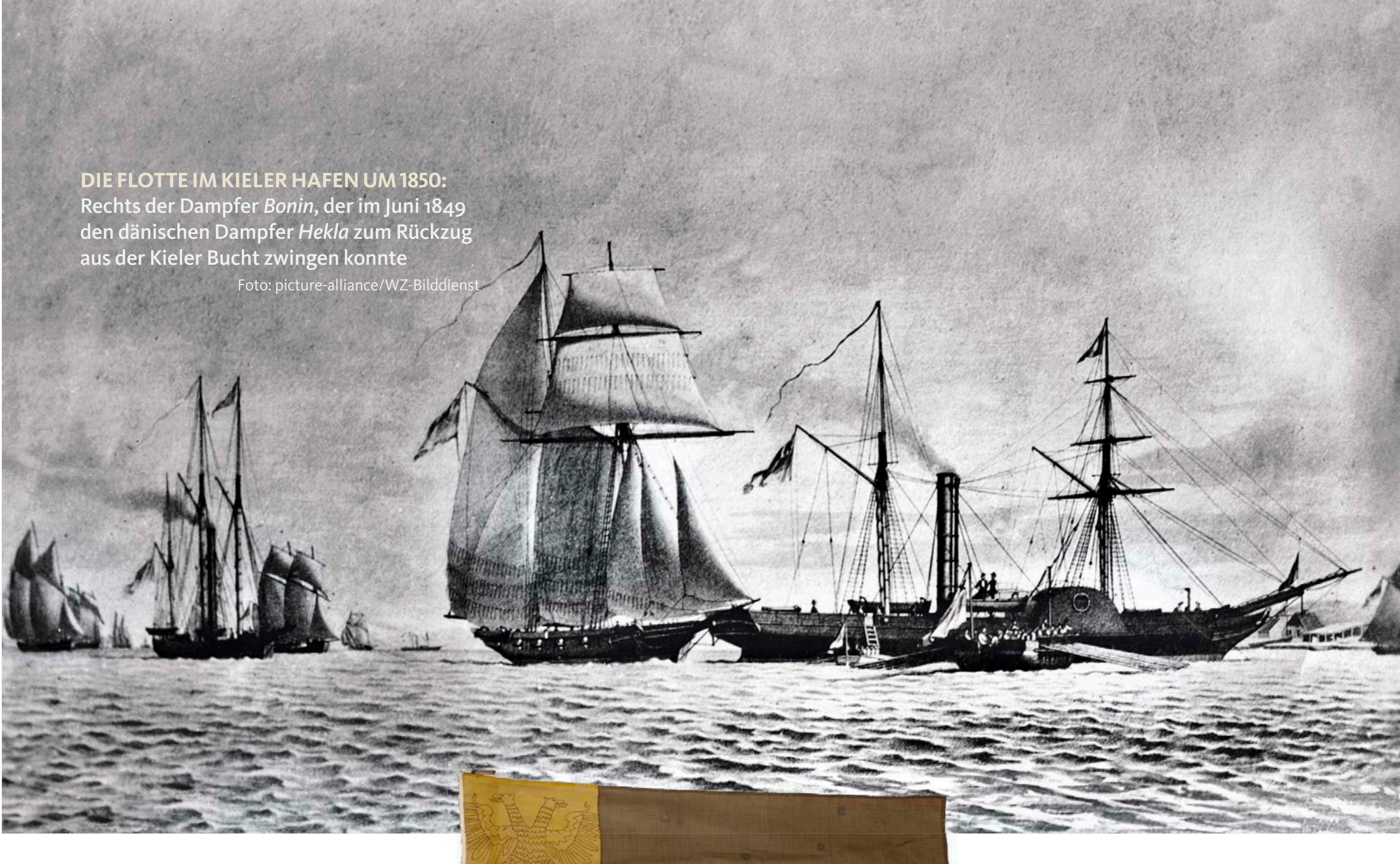
Sie alle waren die Verlierer der Auflösung, genauso wie einige norddeutsche Länder und Städte. Die Hansestadt Bremen hatte durch die Ankäufe ihre Flotte stärken und damit die Weser sicherer machen können. Die Stadt kümmerte sich somit pragmatisch um ihre eigenen Interessen. Preußens Marine konnte ihren Schiffsbestand erweitern und setzte den eingeschlagenen Kurs für eine größere eigene Kriegsflotte fort.

Die Schleswig-Holsteiner hingegen mussten als großer Verlierer gelten. Bereits am 11. Januar 1851 war die Landesversammlung gezwungen, die Bedingungen zu akzeptieren, die sich aus der preußisch-österreichischen Einigung über die Fortführung des Deutschen Bundes ergaben. Die Schiffe der Schleswig-Holsteinischen Flottille mussten fast ausnahmslos an Dänemark abgegeben werden.

## Finanzielles Desaster

Letzthin bleibt die Reichsflotte eine Erinnerung an die Anfänge deutscher Marinegeschichte. Vor allem aber bleibt die Reichsflotte als militärisch völlig wirkungslos und in finanziell desaströser Hinsicht in Erinnerung. Der Gründungsakt im Jahr 1848 und dessen Beweggründe sowie die schwarz-rot-goldene Flagge waren jedoch bemerkenswert, da sie die Flotte als nationales Instrument symbolisierten, das von einer breiten Mehrheit der Bevölkerung und von den Politikern getragen wurde. Als diese Euphorie abnahm und schließlich völlig verschwand, traten die Partikularinteressen der Länder wieder zutage.

Dabei hatte die Flottengründung 1848 sehr vielversprechend begonnen. Die bis 1848 in Mitteleuropa herrschenden Zustände führten zu revolutionsähnlichen Aufstän-



**DIE FLOTTE IM KIELER HAFEN UM 1850:** Rechts der Dampfer *Bonin*, der im Juni 1849 den dänischen Dampfer *Hekla* zum Rückzug aus der Kieler Bucht zwingen konnte

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

den, die nach Liberalismus und Nationalstaatlichkeit verlangten. Vom Großherzogtum Baden ausgehend, griffen die Aufstände seit März 1848 auch auf die übrigen Länder des Bundes über. Dem Zwang der Straße folgend, willigten Berlin und Wien ein, den Weg für eine verfassungsgebende Nationalversammlung freizumachen, die erstmals am 18. Mai 1848 in der Frankfurter Paulskirche zusammentrat. Die Nationalversammlung betrachtete sich selbst als Parlament eines aus der Revolution entstandenen Deutschen Reiches und setzte deshalb eine Zentralregierung ein. Neben beiden Institutionen blieb die aus den Ländern zusammengesetzte Bundesversammlung bestehen.

### Instrument des „Reiches"

Außenpolitisch war der Deutsche Bund in Schwierigkeiten mit dem nördlichen Nachbarn Dänemark wegen der Frage um das Herzogtum Schleswig geraten und hatte sich bereits im April 1848 in die Auseinandersetzungen mit Entsenden von Truppen eingeschaltet. Während die Truppen zu Lande unter preußischer Führung erfolgreich vorrücken konnten, beherrschten die Dänen die See und brachten mit einer Seeblockade den norddeutschen Seehandel zum Erliegen. Sie

**In der Reichsflotte von 1848 spiegeln sich die Sehnsüchte der Deutschen nach Einigkeit und Nationalstolz. Die kurzlebige Flotte war mehr ein Symbol als ein militärisch wirksames Mittel zur Abwehr der dänischen Gefahr**

**SCHWARZ, ROT, GOLD:** Die Seekriegsflagge der Reichsflotte 1848 bis 1852, im oberen Liek der Doppeladler

Foto: Interfoto/Hermann Historica

kaperten zahlreiche preußische Handelsschiffe, die sie in Kopenhagen internierten.

Um den Dänen auch zur See künftig wirksam entgegentreten zu können, beschloss die Nationalversammlung am 14. Juni 1848 den Aufbau einer deutschen Reichsflotte. Veranschlagt waren sechs Millionen Reichstaler aus dem noch nicht existierenden Reichshaushalt. Die Bundesversammlung wurde gebeten, diese Summe zu genehmigen. Diese stimmte zwar zu, die Länder zahlten aber nur schleppend.

### Ausdruck deutscher Einigkeit

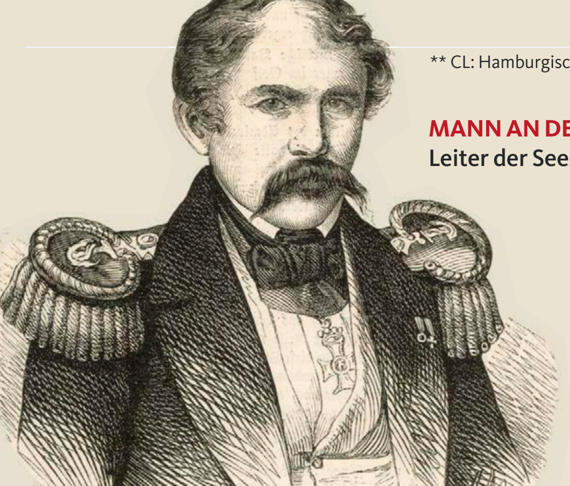
Die Nationalversammlung entschied sich für den Bau einer ausgewogenen Flotte, die den Küstenschutz und den Schutz der eigenen Häfen gewährleisten, aber auch offensiv einem potenziellen Angreifer entgegentreten konnte. Die Hamburger und Lübecker bauten Handelsschiffe um und bewaffneten sie. Auch erste Ruder-Kanonenboote legten sie auf Stapel. Preußen baute ebenfalls Ruder-Kanonenboote für die Reichsflotte und un-

DIE REICHSFLOTTE

## Fregatten, Korvetten und Ruderkanonenboote

| Schiffsname | Ehemal. Schiffsname | Schiffstyp/Verdrängung | Stapellauf | Bemerkungen/Verbleib |
|---|---|---|---|---|
| **Hamburger Flottille** | | | | |
| *Deutschland* | *Cesar Godeffroy* (Ex-*Alfred*) | Segelfregatte/267 CL** | 1818 | Verkauf an die Reichsflotte am 21. Dezember 1848 als Schulschiff. Verkauf nach England am 18. August 1852 für 9.200 Taler. |
| *Hamburg* | *Hamburg* | Raddampfer Korvette/ 380 t | 20. Aug. 1841 | Übergabe an die Reichsflotte am 21. Dezember 1848. Verkauf nach England am 12. Dezember 1852. |
| *Bremen* | *Leeds* | Raddampfer Korvette/ 350 t | 22. Juni 1842 | Übergabe an die Reichsflotte am 21. Dezember 1848. Verkauf nach England am 12. Dezember 1852. |
| *Lübeck* | *Robert Napier* | Raddampfer Korvette/ 335 t | 1844 | Übergabe an die Reichsflotte am 21. Dezember 1848. Verkauf nach England am 12. Dezember 1852. |
| **Preußische Marine** | | | | |
| *Eckernförde* | *Gefion* | Segelfregatte/ 1.390 t | 27. Sept. 1843 | Preußische Kriegsbeute am 5. April 1849. Übergabe an die Reichsflotte am 30. November 1850. Ersteigerung am 16. Februar 1852 durch Preußen, Umbenennung wieder in *Gefion*. |
| **Aus Mitteln des Reiches unmittelbar beschafft** | | | | |
| *Der Königliche Ernst August* | *Cora* (Tarnname) | Raddampfer Korvette/ 580 t | 1848 | Indienststellung im Oktober 1848. Verkauf nach England am 12. Dezember 1852. |
| *Erzherzog Johann* | *Acadia* | Raddampfer Fregatte/ 1.313 t | April 1840 | Indienststellung und Ankauf Dezember 1848. Auf Überführungsfahrt gestrandet und anschließend wieder instand gesetzt. Verkauf nach Bremen am 16. März 1853. |
| *Barbarossa* | *Britannia* | Raddampfer/ 1.135 t | 5. Feb. 1840 | Ankauf im März 1849. Flaggschiff bis 18. März 1850. Ersteigerung am 16. Februar 1852 durch Preußen. |
| *Hansa* | *United States* | Raddampfer Fregatte/ 1.650 t | 20. Aug. 1847 | Ankauf im Februar 1849. Indienststellung als Flaggschiff am 17. Februar 1849. Verkauf nach Bremen am 16. März 1853. |
| *Großherzog von Oldenburg* | *Inca* (Tarnname) | Raddampfer Korvette/ 415 t | 1848 | Indienststellung Frühjahr 1849. Verkauf nach England am 12. Dezember 1852. |
| *Frankfurt* | *Cazique* (Tarnname) | Raddampfer Korvette/ 448 t | 1848 | Indienststellung Frühjahr 1849. Verkauf nach England am 12. Dezember 1852. |
| **Aus Reichsmitteln, Spenden oder Landesmitteln finanziert bzw. bezuschusst** | | | | |
| 27 Ruder-Kanonenboote | --- | | 1848–1852 | Ende 1852/Anfang 1853: 26 Boote an Bremen veräußert. Ein Boot *(St. Pauli)* in Lübeck versteigert, ein nicht abgenommenes Boot blieb in Lübeck, wurde aber mit Reichsmitteln bezuschusst. |

** CL: Hamburgische Commerzlasten, damals gültige Vermessung; 1 CL entspricht 6.000 Pfund



**MANN AN DER SPITZE:** Konteradmiral Karl Rudolf Bromme („Brommy") war als Leiter der Seezeugmeisterei und Oberbefehlshaber der erste deutsche Flottenchef

Foto: picture-alliance/akg-images

**„Aber hart trifft es mich jetzt, nach jahrelangen Mühen aus dem Dienste, in welchen ich auf diplomatischem Wege aus meiner ehrenvollen Stellung und sicheren Existenz gerufen ward, entlassen zu sein, ohne daß meine legalen Dienstleistungen weder durch eine fernere Verwendung noch durch eine Pension gewürdigt wurden, die ein Äquivalent für meine frühere Existenz wäre"**

Brommy an Prinz Adalbert von Preußen am 5. April 1852. Brommy wurde am 30. Juni 1854 entlassen, erhielt eine Abfindung von 2.500 Talern und eine monatliche Pension von 125 Talern



**AB AUF DIE INSEL:** Auch die Radkorvetten *Bremen* und *Hamburg* der Hamburger Flottille wurden an England verkauft
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

**ZWEI NAMEN, DREI VERWENDUNGEN:** Segelfregatte *Eckernförde*, ex dänische *Gefion*, die in der Preußischen Marine wieder in *Gefion* umbenannt wurde
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

terhielt darüber hinaus weitere Kriegsschiffe, die es jedoch nicht der Reichsflotte zur Verfügung stellte.

Die Provisorische Regierung Schleswig-Holsteins schaffte ab Ende August 1848 Schiffe an, die am 26. April 1849 der Reichsflotte formal unterstellt wurden, aber lediglich die Reichsflagge trugen. Faktisch blieb die Schleswig-Holsteinische Flottille völlig autark. Die Zentralregierung ernannte den Bremer Kaufmann und Senator Arnold Duckwitz zum Reichshandels- und Marineminister, der in Frankfurt eine Marineabteilung schuf.

Die Nationalversammlung diskutierte bereits in den ersten Monaten ihres Bestehens Fragen der Organisationsform und darüber, wo die Flotte stationiert würde. Ihre generelle Gliederung war hingegen rasch klar: Es sollte eine Nordsee- und eine Ostseeflotte geben sowie eine Mittelmeerflotte, die ausschließlich mit Schiffen der österreichischen Marine gestellt werden sollte.

Ferner beschäftigten sich die Parlamentarier mit der angespannten Haushaltslage. Die Spendengelder waren wegen der verfliegenden Begeisterung von Volk und Parlamentariern stark zurückgegangen.

## Ende des Reiches, Ende der Flotte

Mit dem Ziel, die alte Bundesordnung wieder einzuführen, löste sich schließlich die Frankfurter Nationalversammlung im Mai 1849 auf, nachdem noch Ende März eine Reichsverfassung in Kraft gesetzt worden war, die auch festlegte, dass der Betrieb einer Flotte alleinige Angelegenheit des Reiches wäre. Die Reichsverfassung blieb aber wirkungslos, da ein Großteil der Länder sie nicht anerkannte und der preußische König seine Wahl zum Deutschen Kaiser für nicht rechtens erachtete.

Unter preußischer und österreichischer Dominanz entstand ein Rumpfbund, bis die „Provisorische Zentralgewalt“ wegen Auseinandersetzungen um den Führungsanspruch am 20. Dezember 1849 aufgelöst wurde. Damit befand sich die Reichsflotte erneut in einem finanziellen und rechtlichen Vakuum und wurde seit Wiederherstellen des Deutschen Bundes nach den Dresdner Ministerial-Konferenzen ab Mai 1851 faktisch zu einer Bundesflotte.

Entgegen ihrer ursprünglichen Bedeutung als nationales Einheitssymbol entwickelte sie sich zur finanziellen Bürde für die Länder. Lediglich die Küstenländer sahen die Notwendigkeit einer Flotte – die Binnenländer empfanden sie als militärisch unnötig und zu teuer. Zudem schwang im Hintergrund die Überzeugung mit, die Flotte sei „ein Kind der Revolution“.

Damit war das weitere Schicksal der Flotte besiegelt. Noch etwas mehr als ein Jahr lang dümpelte sie in norddeutschen Gewässern, bevor ihr der Bundestag endgültig den Garaus machte. ⚓

*SEA CLOUD SPIRIT*

# Magie des Segelns

**Lange war unklar, ob der dritte Großsegler für die Hamburger Kreuzfahrtreederei Sea Cloud Cruises überhaupt in Dienst gestellt werden kann. Jetzt startet das größte von Hand gesegelte Kreuzfahrtschiff der Welt in seine erste volle Saison**

Von Ingo Thiel

Das große „Ah"- und „Oh"-Erlebnis kommt am zweiten Tag: Gebannt starren die begeisterten Gäste immer wieder gen azurblauen Himmel, vor dem 28 knallweiße Segel an drei bis zu 58 Meter hohen Masten den Wind einfangen. Mit 4.100 Quadratmeter Tuch im Wind hat das Luxusvollschiff mehr als doppelt so viel Segelfläche wie die *Gorch Fock*. Sanft schneidet die *Sea Cloud Spirit* in salzigfrischer Seeluft die Wellen, einziges Geräusch sind die sich rhythmisch brechenden Meereswogen.

Es ist dieses Erlebnis, das die Passagiere suchen: Die *Sea Cloud Spirit* strahlt Nostalgie aus, obwohl sie neu gebaut ist. Der klassisch von Hand gesegelte Dreimaster verbindet den Komfort eines Fünf-Sterne-Luxusschiffes mit der traditionellen Seemannschaft der Windjammer, die im Übergang vom 19. ins 20. Jahrhundert Wegbereiter des modernen Welthandels waren. Masten und Tauwerk, Nagelbrett, Winden, Klampen, Teakplanken, Messing, Holzverzierungen und Bugspriet prägen eine unvergleichliche Segelatmosphäre.

Das Setzen der Segel von Hand durch die Deck-Crew ist für die Passagiere eine eindrucksvolle Show, gekrönt vom Hochklettern der Matrosen und Kadetten am Großmast, um in luftigen 50 Meter Höhe auf den Rahen die obersten Segel loszumachen oder wieder einzuholen.

## Langer Planungs- und Bauprozess

Mit der Indienststellung des 138 Meter langen Windjammers schließt sich für Sea Cloud Cruises ein mehr als zwölfjähriger Planungs- und Bauprozess. Zwischenzeitlich war aber mehr als unklar, ob der Großsegler jemals zu Ende gebaut werden würde. Dabei hatte die Hamburger Reederei viel Potenzial im hochklassigen Nischenmarkt Segel-Kreuzfahrt gesehen und sich entschieden, neben ihren beiden schon vorhandenen Windjammern, der historischen *Sea Cloud*



**DER SONNE ENTGEGEN:** Windjammer-Atmosphäre wir in früheren Zeiten. Segeln hat nichts von seiner Faszination verloren Foto: Sea Cloud Cruises

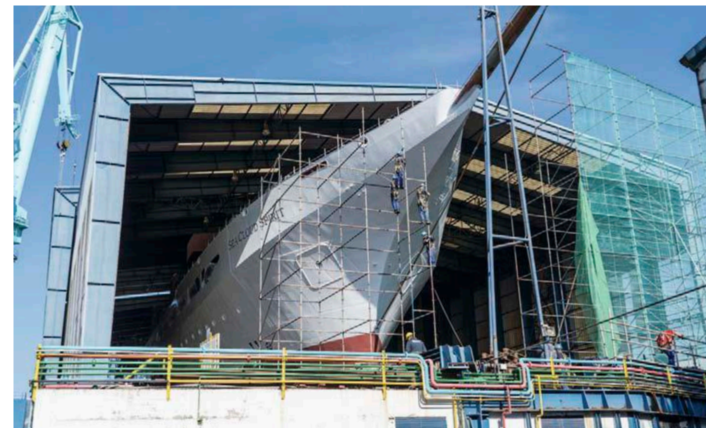





**EIN TRAUM IN WEISS:** Elegante Linie und mehr als doppelt so viel Segelfläche wie die *Gorch Fock*

Foto: Ingo Thiel










**PURE ELEGANZ:** Schwimmend oder aufliegend – der noch unfertigen Karkasse ist die wunderschöne Linienführung bereits anzusehen. Alle Beteiligten ersehnten dann die Fertigstellung und Inbetriebnahme Fotos: Sea Cloud Cruises

(Baujahr 1931, 64 Passagiere) und der *Sea Cloud II* (Baujahr 2001, 94 Passagiere), einen Neubau in Dienst zu stellen.

Bei der Ausschreibung wurden europaweit Werften angefragt, die spanische Factoria de Naval Marín in der Nähe von Vigo gewann und erhielt im März 2007 den Auftrag für den Bau eines neuen Dreimast-Passagierseglers, der ursprünglich 2009 unter dem Namen *Sea Cloud Hussar* hätte ausgeliefert werden sollen. Dieser Name sollte an den ursprünglichen Namen der *Sea Cloud I* erinnern, die 1931 auf der Kieler Germania-Werft für die Amerikanerin Marjorie Merriweather Post gebaut worden war.

## Knoblauch und Münzen

Das technische Design für das Schiff stammt vom Ingenieur und Schiffbauarchitekten Iñigo Echenique. Dafür mussten sogar die Werftanlagen vergrößert werden, denn zuvor wurden bei Naval Marín Schiffe gebaut, die kaum halb so lang waren. Die Kiellegung des neuen Schiffes ging am 18. Juli 2008 über die Bühne, bei der Münzzeremonie bekam die *Sea Cloud Hussar*, wie in Galizien seit Jahrhunderten üblich, eine Knoblauchzehe sowie mehrere Centmünzen unter das 27,5 Tonnen schwere Stahlsegment.

Doch im Sommer 2010 ging die Werft in Konkurs. Der Weiterbau des Schiffes mit einer Rumpflänge von knapp 128 Metern – einschließlich Bugspriet ist der Großsegler 138 Meter lang – wurde daraufhin zunächst eingestellt. Es begann eine jahrelange Ungewissheit und das Warten auf ein zum Großteil bereits bezahltes Schiff.

## Unerwartete Chance

Erst am 18. Mai 2015 wurde der Kasko zu Wasser gelassen, aber weiter aufgelegt. Ende Juni 2015 kaufte die Nodosa Group in Pontevedra den Kasko von der Bank Bankia, danach vergingen weitere drei Jahre, bis sich für Sea Cloud Cruises die unerwartete Chance ergab, den bestellten Großsegler doch noch zu Ende bauen zu lassen: Die Karkasse war zwischenzeitlich aus dem Wasser genommen und konserviert worden, lag noch auf dem Helgen und befand sich, wie eine gründliche Inspektion ergab, noch in einem extrem guten Zustand.

Der neue Besitzer der Werft wollte aber den Helgen unbedingt frei und das Schiff aus der Werft haben. Der Hamburger Reederei gelang es nach einer finanziell schwierigen Zeit, im Jahr 2016 eine Gesellschafterstruktur aufzubauen und genügend Geldgeber zu finden, um das Schiff in Dienst stellen zu können. Insgesamt 15 Gesellschafter sind

> **15 Gesellschafter, Hamburger Kaufleute aus dem Umfeld der Handelsschifffahrt, retten den Großsegler. Mit dabei: die Sea-Cloud-Cruises-Gründer H. Ebel und H. Block**

an der *Sea Cloud Spirit* beteiligt, neben den Sea-Cloud-Cruises-Gründern Hermann Ebel und Harald Block vor allem Freunde und Bekannte der beiden Familien – alles Kaufleute aus dem großen Umfeld der Handelsschifffahrt.

Die Reederei prüfte verschiedene Werften und holte viele Angebote ein, bevor die



**SEHNSUCHT SEGELSCHIFF:** Ohne Motorengeräusch, nur mit dem Wind, geht es mit getrimmten Segeln voran

Foto: Ingo Thiel



**WIE IN ALTEN ZEITEN:**
**Jetzt heißt es aufzuentern zum Lösen der Segel. Bis zu 50 Meter die Wanten hoch bedeutet eine große Herausforderung für die Mannschaft**
Foto: Ingo Thiel






**JUBELNDER EMPFANG:** Von winkenden Passanten und Schiffsfans begrüßt, läuft die *Sea Cloud Spirit* am 16. Juni erstmals in Hamburg ein. Den zehn Meter langen Bugspriet ziert ein goldfarbener Greif (rechts) Fotos: picture-alliance/dpa/Ulrich Perrey (l.), Ingo Thiel

einem Passagiersegelschiff. Unten, auf dem Kabinendeck, befinden sich noch eine Krankenstation, eine Boutique und der Wellness- und SPA-Bereich mit Friseur.

Außerdem kann hier auf der Steuerbordseite eine Badeplattform ausgebracht werden, von der aus Wassersportaktivitäten wie Baden im offenen Meer und in Buchten möglich sind; für Interessierte stehen außerdem Schnorchelausrüstung und Stand-up-Paddle-Boards zum Ausleihen bereit.

Das Schiff ist mit vier Zodiac-Festrumpf-Schlauchbooten ausgestattet, Highlight für viele Passagiere ist eine Zodiac-Tour rund um das Schiff, damit die Gäste den Giganten unter vollen Segeln fotografieren können. Auf dem Verandadeck sind die Rezeption und das im Achterschiff gelegene Fine-Dining-Restaurant untergebracht, das alle Gäste in einer Sitzung bedienen kann und einen 180-Grad-Panoramablick bietet.

Auf dem Lidodeck befinden sich vorne eine Bibliothek mit herrlicher Sicht voraus und im mittleren Bereich eine Lounge im Stil der 1920er-Jahre mit Steinway-Flügel. Achtern ist die an frischer Luft unter einem Segeldach angelegte, großzügige Lido Bar, die auch als Bistro dient und das gastronomische Angebot abrundet. Das Sonnendeck ist zum großen Teil offen. Liegen und Zweier-Kuschelsessel stehen für erholsame Momente bereit. Im vorderen Bereich des Decks sind der Fitnessbereich, die Brücke und die Kapitänskabine platziert.

## Modern und klassisch zugleich

Insgesamt 85 Crew-Mitglieder unter dem Flensburger Kapitän Gerald Schober sorgen für den nautischen Betrieb und einen reibungslosen Ablauf der Hotelerie. Auf dem 138 Meter langen und 17,2 Meter breiten Großsegler bilden klassische, aber modern umgesetzte Windjammer-Elemente in Verbindung mit moderner Ausstattung wie auf eleganten Kreuzfahrtschiffen eine gelungene Einheit. Bei der Innenausstattung kontrastiert die Farbe Weiß mit blauen Teppichen und Mahagoni-Tönen – ein warmes und stimmungsvolles Fünf-Sterne-Ambiente im legeren Stil.

Kabinen und Suiten sind luxuriös ausgestattet: Messinglampen, Segelgemälde, edle Polster, goldfarbenes Waschbecken, Mosaiken im Bad und eine eigene Kaffeemaschine. Dazu sind Schränke, Sessel und Tische aus edlen Hölzern wie Mahagoni, Wurzelholz oder Teak gefertigt.

## Neue Kundensegmente

Konzeptionell ist das Schiff ein alternatives Angebot für Kreuzfahrer im Premiumsegment, die großen Passagierschiffen den Rücken kehren, aber auf Seereisen nicht verzichten möchten, so Geschäftsführer Daniel Schäfer: „Mit der *Spirit* bedienen wir als Reederei erstmals Faktoren, die von klassischen Kreuzfahrtkunden gewollt werden, etwa Balkone, Spa oder Fitness. Außerdem bietet das Schiff im Gegensatz zu unseren beiden anderen Seglern, wo es etwas gemütlich enger zugeht, wesentlich mehr Platz und damit mehr Rückzugsmöglichkeiten außerhalb der eigenen Kabine sowie mehr Optionen für eine schöne Zeit zu zweit.“

Damit möchte die Hamburger Reederei neben dem großen Stammpublikum neue Kundensegmente für die außergewöhnlichen Seereisen erschließen. Denn Sea Cloud Cruises ist ein einzigartiges Produkt, die Mitbewerber sind in einem ganz anderen Segment bzw. im englischsprachigen Markt tätig. Es geht darum, die Zielgruppe behutsam zu verjüngen auf einen Durchschnitt von 55 Jahren. Darum sollen auch mehr Landerlebnisse und -aktivitäten abseits des Mainstreams angeboten werden.

Deswegen integriert Sea Cloud Cruises bewusst das alltägliche Leben und die Kultur in den besuchten Regionen in die Landprogramme. Wo immer es möglich ist, kauft die Reederei Lebensmittel und für den Bordbetrieb Erforderliches lokal ein und stärkt so zum einen die dortige Wirtschaft, zum anderen kommen die Passagiere in den Genuss der kulinarischen Spezialitäten der jeweiligen Region.

> **„Mit der Spirit bedienen wir als Reederei erstmals Faktoren, die klassische Kreuzfahrtkunden wünschen, etwa Balkone, Spa oder Fitness“, sagt der Geschäftsführer**

Nachhaltigkeit ist auch in puncto Umweltschutz seit der Gründung der Reederei ein Thema, die ausschließlich Segelschiffe betreibt. Der Motor wird nur genutzt, wenn es nicht anders geht oder vorgeschrieben ist wie beim Ablegen oder bei Hafeneinfahrten. Ansonsten werden die Segel gesetzt, wann immer es möglich ist. Denn genau das ist der Grund, weshalb die meisten Gäste an Bord gehen: um die Magie des Segelns zu erleben. Auf einem Schiff, das neue Maßstäbe setzt und das Ambiente der historischen Windjammer mit den Annehmlichkeiten der modernen Kreuzfahrt verbindet. ⚓





**CHEF AN BORD:** Der Flensburger Gerald Schober hat 85 Crew-Mitglieder unter seinem Kommando. Bild rechts: Beim Segellösen oder Geien steht die Mannschaft auf dünnen Fußseilen, ist aber durch ein eingehaktes Trapez gesichert Fotos: Ingo Thiel

Entscheidung schließlich fiel: Vor allem wegen des hochwertigen Innenausbaus und erstklassiger, meist einheimischer Zulieferer erhielt die ansonsten im Megajachtbau tätige, ebenfalls in Vigo ansässige Metal-ships & Docks SA den Zuschlag. Im Herbst 2018 bekam die Werft den Auftrag zur schlüsselfertigen Fertigstellung, und die Karkasse kam mit Schleppern 50 Kilometer entlang der Küste an den neuen Kai, um für den Weiterbau wieder aufgeslippt zu werden.

### Komplett überarbeitet

Aber das Reedereiteam war mit dem ursprünglichen Konzept und Innendesign nicht mehr zufrieden; beides sollte moderner werden, um es den Bedürfnissen der zukünftigen Gäste besser anzupassen. In Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Partner Ship Design aus Hamburg, das bereits die *Sea Cloud II* ausgestattet hatte, wurden die Gäste- und Funktionsbereiche des Dreimasters grundlegend überarbeitet.

> **„Die *Sea Cloud Spirit* liegt sehr gut im Wasser und verfügt über hervorragende Segeleigenschaften", so Kapitän Gerald Schober aus Flensburg**

Auch einen neuen Namen erhielt der Großsegler – statt *Sea Cloud Hussar* nun *Sea Cloud Spirit*. Die Bauphase bezeichnete Geschäftsführer Daniel Schäfer als „Abenteuer, bei dem niemand auf eine Blaupause zurückgreifen konnte". So wurden etwa umfangreiche strukturelle Arbeiten vorgenommen, darunter der aus Stabilitätsgründen nötige und das Schiff etwas verlängernde Ersatz des stählernen Hauptdecks durch ein leichteres Aluminiumdeck. Im Gegensatz zum Bau großer Kreuzfahrtschiffe, bei dem die Kabinen aus Kunststoffen vorgefertigt und dann eingebaut werden, bauten Handwerker alle Kabinen und Suiten einzeln ein. Auch die Möbel aus edlen Hölzern wie Mahagoni, Wurzelholz oder Teak sind von spanischen Tischlern mit der Hand gefertigt, sprich keine Massenware.

### Zwölf Knoten unter Segeln

Neben den Segeln ist das Schiff mit einem verbrauchsarmen, dieselelektrischen Antrieb ausgestattet und der Schornstein im hinteren Mast verborgen. Damit ist die *Sea Cloud Spirit* bis zu 14 Knoten schnell, traditionell von Hand gesegelt, werden unter optimalen Windbedingungen rund zwölf Knoten erreicht. Zwei Siemens-Elektromotoren mit jeweils 1.700 Kilowatt Leistung treiben zwei Propeller an. Das Schiff ist mit einem elektrisch angetriebenen Bugstrahlruder ausgestattet. Für die Stromerzeugung stehen vier Dieselgeneratorsätze des Typs MAN 8L23/30H zur Verfügung. Zudem kam ein von einem Volvo-Penta-Dieselmotor D16 angetriebener Notgenerator zum Einbau.

Am 27. Oktober 2019 gab es einen neuen Stapellauf, doch aufgrund der Covid-19-Pandemie verzögerte sich im Jahr 2020 der Weiterbau des Schiffes deutlich, die Arbeiten mussten aufgrund der Ausgangssperren in Spanien sogar unterbrochen werden. Die ursprünglich für den 20. August 2020 vorgesehene Taufe und die am 29. August geplante Jungfernfahrt musste man schließlich absagen. Auch ein neuer Termin für die Jungfernreise am 22. April 2021 musste verschoben werden. Das Schiff konnte schließlich am 29. April 2021 fertiggestellt werden – zwölf Jahre später als ursprünglich geplant.

Beim Auslaufen aus der Werft begleiteten Dutzende Segelschiffe die *Sea Cloud Spirit*, die erste Reise von Vigo nach Mallorca war den Familien der Gesellschafter vorbehalten. Am Kreuzfahrtterminal von Palma de Mallorca fand dann die Taufe des neuen Dreimast-Vollschiffs statt – mit Gabriela Toran, der Ehefrau des technischen Schiffsdesigners Iñigo Echeniqu, als Taufpatin. Sie hat die Patenschaft für das Schiff übernommen, nachdem die ursprünglich vorgesehene Taufpatin, Infantin Elena von Spanien, kurzfristig absagen musste.

Die für die Taufe verwendete Champagnerflasche ist in Santiago de Compostela gesegnet worden: Der spanische Anwalt von Sea Cloud Cruises, Javier Arias-Camisón, hatte mit einer 120 Kilometer langen Wanderung zu dem weltberühmten Wallfahrtsort sein Versprechen umgesetzt, nach erfolgreichem Fertigbau des außergewöhnlichen Schiffes den Tauf-Champagner nach dem Pilgergang in Santiago weihen zu lassen.

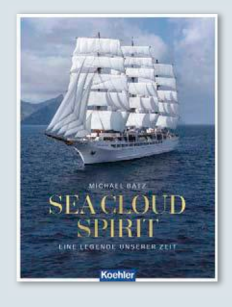
### Erstmals Balkone

Bis zu 136 Passagiere haben auf der *Sea Cloud Spirit* die Wahl aus vier Kategorien der 69 Außenkabinen und Suiten, darunter zwei Singlekabinen und 25 Suiten. Erstmals auf einem Großsegler verfügen diese 22 Junior- und drei Suiten über Balkone. Der Neubau ist mit allen Attributen eines modernen Kreuzfahrtschiffes einschließlich Wellnessbereich und Fitnesscenter ausgestattet.

Die Passagierkabinen verteilen sich auf das Kabinen-, Veranda- und Lidodeck. Die Passagierbereiche sind neben einem Treppenhaus mit einem Fahrstuhl miteinander verbunden. Auch dieser ist ein Novum auf

## TECHNISCHE DATEN
### *Sea Cloud Spirit*

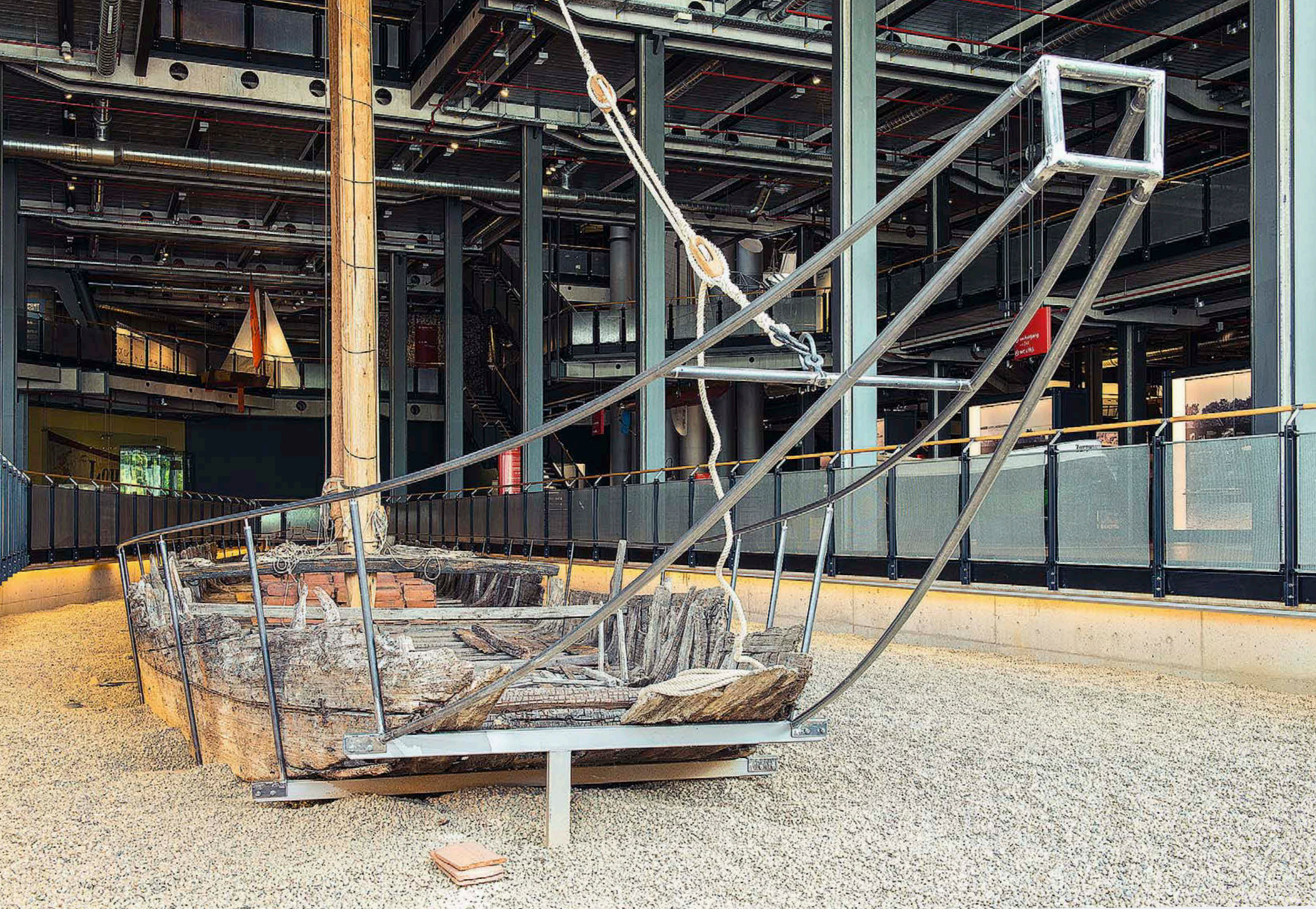
| | |
|---|---|
| **Länge** | 138 m |
| **Breite** | 17,20 m |
| **Tiefgang** | 5,65 m |
| **Vermessung** | 5.431 BRZ |
| **Geschwindigkeit** | 14 kn/unter Segeln 12 kn |
| **Bauwerften** | Factoria de Naval Marin, Metalships & Docks, beide Vigo/Spanien |
| **Kiellegung** | 18. Juni 2008 |
| **Jungfernfahrt** | 14. September 2021 |
| **Segelfläche** | 4.100 m², 28 Segel |
| **Passagiere** | max. 136 |
| **Crew** | 85 |
| **Antrieb** | dieselelektrisch, 2 x Siemens 1.700 kW |
| **Flagge** | Malta |




**BUCHTIPP**

Batz, Michael: *Sea Cloud Spirit. Eine Legende unserer Zeit.* 208 S., Koehler Verlag, Hamburg 2022, 39,95 Euro

**STOLZ DER MEERE:** Mit dem runden, flach abfallenden Heck ist der Dreimaster auch von achtern eine wahre Schönheit Foto: Ingo Thiel



**DER KAFFENKAHN:** Typisch für die Region und zentrales Exponat

Foto: SDTB, Clemens Kirchner

NEU IM TECHNIKMUSEUM BERLIN

# Zurück aus der Werft

**Überholt und neu gestaltet, ist die Abteilung für Schifffahrt und Nautik des Berliner Technikmuseums (wieder mal) eine Reise wert. Wir haben sie besucht**

Von Rainer Schubert

Noch ist die Restaurierung nicht abgeschlossen, aber ein Anfang ist gemacht. Denn da die finanziellen Mittel des Deutschen Technikmuseums nur zum „Werftaufenthalt" der unteren Etage der Schifffahrtsabteilung reichten, ist die obere Etage, durch die man die Räume dorthin betritt, noch im früheren Zustand. Fazit: Die Überholung ist gelungen – und soll vollendet werden.

Der Bereich Schifffahrt ist um den Kaffenkahn arrangiert – zumindest wirkt es so, denn ein solcher Kaffenkahn dominiert die Halle – mit aufgetakeltem Segel am hohen Mast, der die Decke durchstößt. Nicht ohne Grund hat er einen zentralen Platz, nimmt dieser Schiffstyp doch eine wichtige Rolle für die Stadt und die Region ein. Seine größte Verbreitung fand dieses flachbodige Lastschiff vom 17. bis zum 19. Jahrhundert zwischen Elbe und Weichsel (siehe *Schiff Classic* 6-2020).

## „Aus dem Kahn gebaut"

Das ausgestellte Schiff, 1987 in der Havel bei der Spandauer Insel Eiswerder gefunden, symbolisiert den häufig zitierten Ausspruch „Berlin ist aus dem Kahn gebaut", hat man mit ihm doch die Ziegelsteine transportiert, die man massenhaft zum Bau der wachsenden Preußen-Metropole benötigte. Im Wrack gefundene Ziegelblöcke sind Teil des Exponats.

Die regionale Schifffahrt ist einer der Schwerpunkte des Museums. Dazu zählt auch der jetzt ausführlicher dargestellte Wassersport. Das wasserreiche Berlin und seine Umgebung in Deutschland gehören zu den Wiegen des Segel- und Rudersports – der aber zeitweise an Grenzen stieß, ebenso wie die zivile Schifffahrt. Eine DDR-Grenzboje erinnert an die Ära der Teilung.

Besondere Objekte der Schifffahrt zwischen Elbe, Oder, Havel und Spree sind beispielsweise eine Treideldampflok, der begehbare Dampfschlepper *Kurt Heinz* von 1901, der erwähnte Kaffenkahn, dessen ursprüngliche Form durch Stahlrohre angedeutet ist, Modelle des Schiffshebewerks von Niederfinow oder der Schienenwagen zum Schiffstransport auf dem Oberländischen Kanal in Ostpreußen (heute in Polen).

Diese Modelle (und einige mehr) erinnern an die Geschichte des Berliner Museums, das in seiner jetzigen Form und an sei-




**BERLINER ORIGINAL:** Der 20 Meter lange, 1901 gebaute Dampfschlepper *Kurt Heinz* ist begehbar Foto: SDTB, Clemens Kirchner



**RUNDVITRINEN:** Hier erhält der Besucher Einblicke in die verschiedenen Arten des Modellbaus Foto: SDTB, Clemens Kirchner

nem gegenwärtigen Ort 1983 als Museum für Verkehr und Technik gegründet und 1996 umbenannt worden ist. Denn es hatte Vorläufer, aus denen einige Exponate stammen: zum einen das Institut und Museum für Meereskunde, zum anderen das Verkehrs- und Baumuseum, beide 1906 gegründet.

Letzteres, im ehemaligen Hamburger Bahnhof untergebracht, staubte nach dem Zweiten Weltkrieg ein, denn im britischen Sektor gelegen, aber zum DDR-Reichsvermögen gehörend, blieb es bis zum Pachtvertrag mit dem Berliner Senat 1984 unzugänglich. Teile der Exponate sind nun im Berliner Technikmuseum ausgestellt, so die oben genannten Modelle: alter, handwerklicher Modellbau vom Feinsten, eingehaust in holzgerahmten Vitrinen – Objekte von höchstem musealem Wert.

## Großes Angebot an Modellen

Die „Lebenswelt Schiff" soll dem Besucher als Teil der Menschheitsgeschichte präsentiert werden, die auch eine Geschichte der Technik bedeutet. Mit den Mythen der Seefahrt beginnt der Rundgang, um dann auf die praktischen Herausforderungen der See überzugehen. Vom Einbaum und dem Lederboot über die Kogge, die Galeote, die Karacke und die Karavelle bis zur Gegenwart veranschaulichen Modelle (im Maßstab 1:50) aller zeittypischen Boote und Schiffe mehrere Tausend Jahre Entwicklung der Seefahrt.

## INFO

**Deutsches Technikmuseum Berlin**
Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin
Tel. 030 90254-0
info@technikmuseum.berlin
www@technikmuseum.berlin
Öffnungszeiten:
Dienstag bis Freitag 9–17:30 Uhr
Samstag, Sonntag, Feiertag 10–18 Uhr

## Navigation – Handel – Technik

Der Navigation ist der Abschnitt „Seezeichenwesen" gewidmet, das in Deutschland und vor allem in Preußen entscheidend weiterentwickelt wurde. Reeperbahn und Segelmacherei führen in die Zeit zurück, als eiserne Matrosen noch hölzerne Schiffe bemannten.

Seefahrt bedeutet stets Austausch und Handel – aber auch Katastrophen. Ein ganzes Kabinett zeigt den Fund der Dschunke *Tek Sing*, die 1822 im südchinesischen Meer auf dem Weg nach Batavia auf ein Riff lief und mit 2.000 Menschen, überwiegend Auswanderern, versank. Dem archäologischen Abenteuer, bei dem 1999 das Wrack geborgen wurde, kann der Besucher staunend folgen und Teile von über 350.000 teils unversehrt gefundenen Stücken an Porzellan, Handels- und Alltagsgegenständen besichtigen.

> **Die regionale Schifffahrt ist einer der Schwerpunkte des Museums: Kaffenkahn sowie Wassersport in Berlin und Umgebung haben hier ihre Bedeutung**

Vor allem aber bedeutet Schifffahrt für dieses Museum: Technik. Warum schwimmt ein Schiff? Warum kentert es? Welcher Antrieb ist vorteilhafter – Schraube oder Rad? Welche Rumpfform bietet den geringsten Wasserwiderstand? Bewegliche Modelle beantworten diese und andere Fragen der Physik. Hier erfüllt das Technikmuseum seine besondere Aufgabe, ein Lernmuseum zu sein. ⚓




**SEHENSWERT:** Modell eines Flaggschiffes des chinesischen Admirals Zheng He, der Anfang des 15. Jahrhunderts bis Ostafrika reiste
Foto: SDTB, Volker Kreidler

FRÜHE SCHIFFSGESCHÜTZE ZWISCHEN DEM 14. UND 17. JAHRHUNDERT

# Gebt Feuer!

**Rammen, Abfackeln und Entern bestimmten Jahrhunderte über den Kampf auf See. Mit dem Aufkommen von Feuerwaffen wurde aus dem Kampf Mann gegen Mann der Kampf Schiff gegen Schiff. Die Schiffsartillerie wandelte sich zur Hauptwaffe des Seekrieges**

Von Peter H. Block

Bis zur Erfindung des Geschosses unterschied sich der Kampf auf See nicht wesentlich von der Kriegsführung an Land. Es war ein Kampf Mann gegen Mann und von Bord zu Bord, der auch mit an Land üblichen Waffen ausgefochten wurde. Das änderte sich, als mit den ersten bordeigenen Geschützen Feuerwaffen im Seekrieg auftraten und mit ihnen der Gegner schon auf die Distanz bekämpft werden konnte. Zwar endete solch ein Gefecht ebenfalls wieder mit dem Enterkampf, denn geentert werden musste der Gegner, um sein Schiff in Besitz zu nehmen. Dies war aber erst möglich, nachdem er „sturmreif" geschossen war.

### Ursprung nicht gesichert

Wann die ersten Feuerwaffen auf See auftauchten, ist ungewiss. Vieles spricht dafür, dass das Schießpulver – der Begriff Schwarzpulver kam erst Jahrhunderte später auf, um es vom neu entwickelten, rauchschwächeren hellen Pulver zu unterscheiden – erstmalig im Reich der Mitte in Gebrauch war, allerdings zum Zweck der Pyrotechnik, also mehr oder weniger als Feuerwerk. Aber sicher ist das nicht. Der britische Historiker und Oberstleutnant der Royal Artillery, H.W. L. Hime, hat nach jahrelangen Forschungen in den Bibliotheken Europas keinen Hinweis auf China als Ursprungsland des Schießpulvers gefunden. Somit bliebe sowohl die Herkunft des Geschützes als auch die des Pulvers weiterhin im Dunkeln.

Fakt ist, dass die ersten Geschosse pfeilförmig waren; denn von Pfeilen wusste man, dass sie Wirkung erzielten. Mit Werg oder Lumpen umwickelt, wurde der Bolzen mehr oder weniger in der Mitte des Geschützrohres gehalten, während zugleich die dahinter entstehenden Gase der Pulverexplosion zum Ausstoß genutzt wurden. Schon 1304 wird solch eine „Sperber" genannte Einpfünder-Kanone auf den Schiffen des Genueser Admirals Ranero Grimaldi erwähnt. Sie bestand aus einem Eisenrohr mit einem Kammerstück als Verschluss, in dem man die vorher gefertigte Pulverladung unterbrachte.

Das Kammerstück wurde von einem Dorn verschlossen, der durch eine seitliche Öffnung am Rohr und Kammerstück gestoßen wurde und so beides zusammenhielt. Das Rohr war in eine lange Lafette gebettet, die wiederum in einer Gabel mit Drehzapfen ruhte und so dem Geschütz einen Richt- und Schwenkbereich gab.

### Bumhart und Blocklafette

Anders die Bombarde, die etwa um die gleiche Zeit entwickelt wurde und die immer noch gebräuchlichen Katapulte ersetzen sollte. Hier waren es zwei Teile, die das Geschütz ausmachten: das „Bumhart" genannte Rohr mit der Steinkugel und das Kammerstück, das die Pulverladung enthielt. Beides wurde dann zusammengefügt in einer Blocklafette, die man zum Teil auch mit zwei vorn angebrachten Rädern versah. Jede Bombarde war für eine rasche Schussfolge in der Regel mit vier Kammerstücken versehen.

**Das „Genueser Statut von Gazzeria" aus dem Jahr 1316 legte fest, dass jedes Schiff mit einer Tragfähigkeit von 600 Tonnen 120 Eisen- und Steinkugeln sowie 13 Fässer mit Pulver an Bord haben müsse**

Das „Genueser Statut von Gazzeria" aus dem Jahr 1316 bestätigte, dass jedes Schiff mit einer Tragfähigkeit von 12.000 Zentnern (= 600 Tonnen) fünf Bombarden mit 120 Eisen- und Steinkugeln und 13 Fass Pulver an Bord haben müsse. Ähnlich auch das „Statut von Ancona" von 1396, das für jedes Schiff von 300 Tonnen aufwärts zwei Bombarden und elf Stein- oder Eisenkugeln verlangte. Hergestellt wurden die eisernen Bombarden aus Eisenstäben, die man zum Geschützrohr zusammenschmiedete und mit aufgeschmiedeten, kräftigen Eisenringen verstärkte. Hier liegt übrigens der Ursprung des englischen Wortes *barrel* (Fass) für das Geschützrohr.

Um 1460 gehörte die Bombarde zur regulären Ausrüstung jeder Galeere im Mittelmeer, und die venezianischen Bestimmungen sahen sechs Kanoniere für jedes Kriegsschiff vor. Da die Galeeren an den Rumpfseiten wegen der dort arbeitenden Ruderer nicht bestückt werden konnten, wurden die Geschütze sämtlich im Bugbereich platziert und feuerten nach vorn, was wiederum die Dwarslinie als Schlachtlinie festlegte.

### Technische Sprünge

Lange Zeit war man bemüht, den ursprünglichen Aufbau des Geschützes aus Kammerstück und Rohr beizubehalten. So konnte man das Geschütz von hinten laden und setzte die Kanoniere während des Ladevorgangs nicht dem feindlichen Feuer aus. Das Problem war nur: Hier kam das Feuer von


**KANONENDONNER ÜBER DEM MEER:** Kampf zwischen holländischen und spanischen Schiffen Anfang des 17. Jahrhunderts Foto: picture-alliance/akg-images

der eigenen Kanone. Da nämlich der Übergang zwischen Kammerstück und Rohr nie dicht genug schloss und sich durch den Gasdruck sogar weiter öffnete, waren nicht nur die Kanoniere durch die zurückschlagenden Flammen gefährdet, sondern auch das an Oberdeck gelagerte Pulver.

Eine weitere Gefahr für Leib und Leben der Kanoniere war, dass die Kammer durch den Explosionsdruck herausgeschleudert werden konnte. Aber wegen der schnellen Schussfolge hielt man vorerst noch an Hinterladern fest, denn zu jedem Geschütz gehörten auch drei bis vier Kammerstücke, die das mit einem Kolben zusammengepresste Pulver enthielten.

Die Kugel wurde vor die Ladung gesetzt und gegen Herausrollen mit einem Taukranz gesichert. Dann führte man die Kammer ein, die entweder über das Rohr fasste oder mit dem Vorderteil in das Innere ragte. War die Kammer eingesetzt und durch Bügel gegen Herausspringen gesichert, verkeilte man die Hinterseite gegen das Rohrende, um das Rohr möglichst gasdicht abzuschließen und die Kammer gegen den Gasdruck zu sichern.

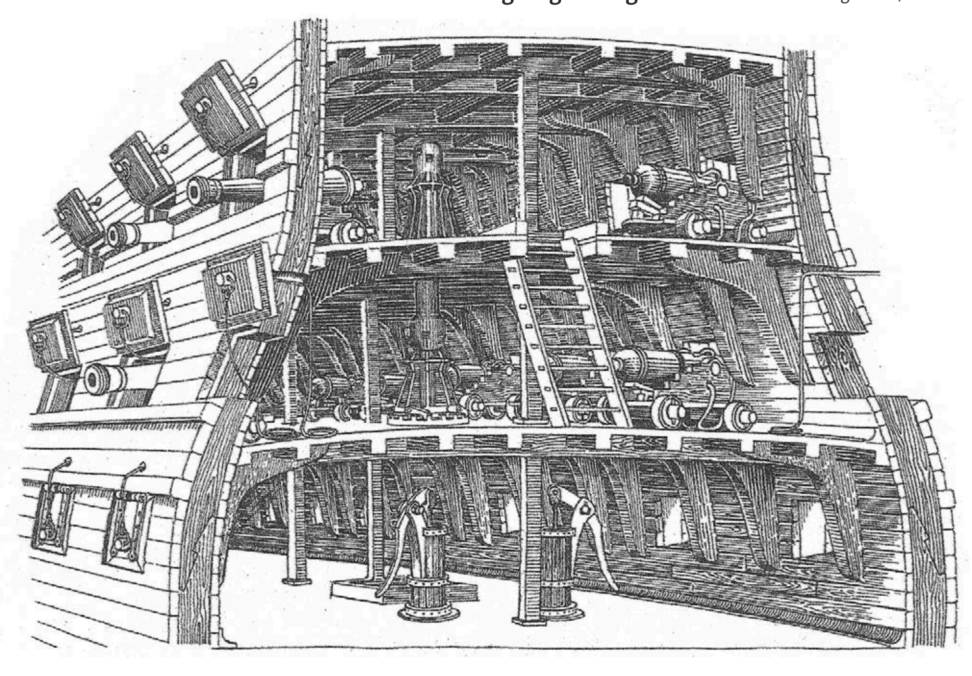
## Neu: Vorderlader

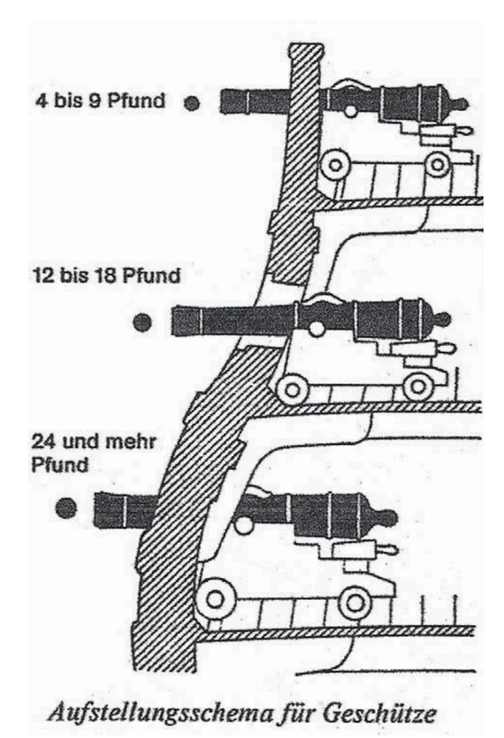
Anders der für die Mannschaft weniger gefährliche Vorderlader, der von der Mündung her geladen werden musste – anfangs noch mit einem halbzylindrischen, nach oben offenen Löffel, der bis zum Seelenboden eingeführt und zum Einfüllen des Pulvers einfach umgedreht wurde.

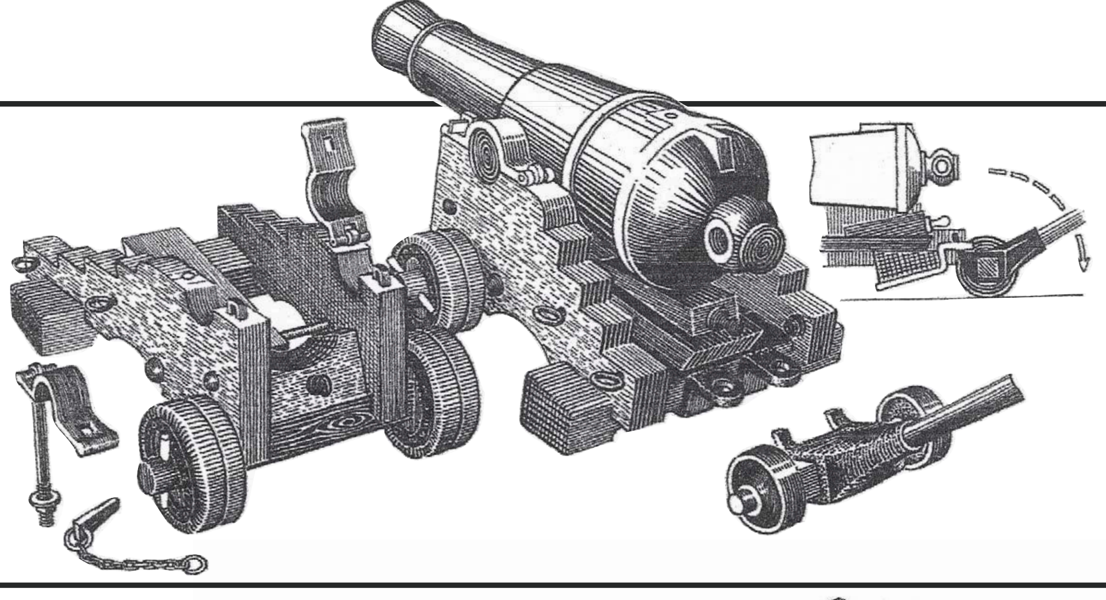
Ab Mitte des 16. Jahrhunderts kamen Kartuschen in Form von Leinenbeuteln für die Treibladung auf, die ebenfalls von der Mündung in das Rohr gestoßen wurden. Auf die Ladung platzierte man die mit Tau umwickelte Kugel, wobei das Tauwerk die Unebenheiten der Kugel ausgleichen und den unvermeidlichen Gasdruckverlust in Grenzen halten sollte.

Die Zündung geschah, wie beim Hinterlader auch, von Hand durch eine um den Luntenstock gewickelte Zündschnur, die mit Kalklauge oder Bleizucker getränkt war und

**AUFSTELLUNGSSCHEMA:** Kanonendeck eines Linienschiffes Ende des 17. Jahrhunderts, als sich die Kiellinie als Schlachtformation endgültig durchgesetzt hatte Fotos: Slg. Block, GSW

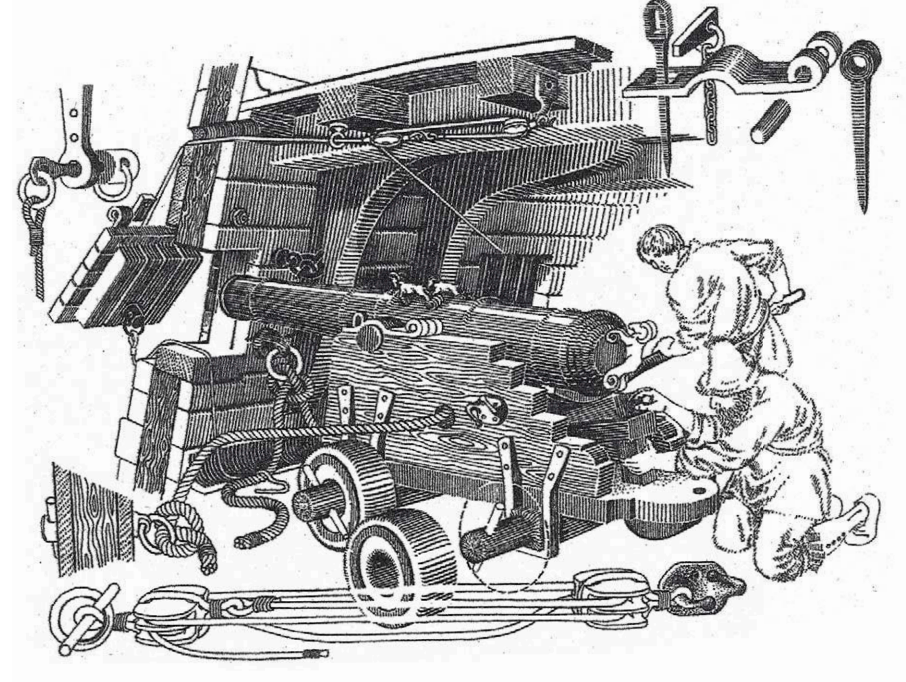






**DICKER BROCKEN:** Eine 68-Pfünder-Kanone im unteren Deck. Da in der Schlacht nur von einer Seite aus gefeuert wurde, reichte die Hälfte der Besatzung eines Linienschiffes als Artilleriepersonal

Foto: Sammlung GSW



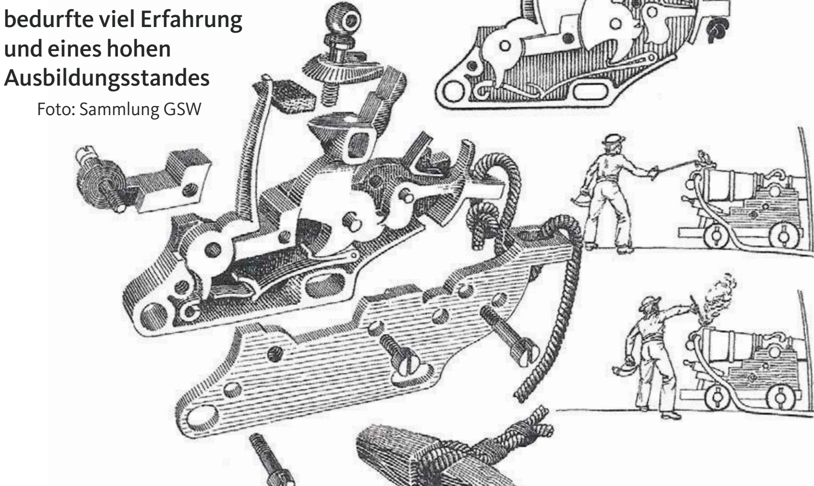
**NOCH WENIG EFFEKTIV:** Der Ladevorgang um die Mitte des 17. Jahrhunderts nahm circa 30 Minuten in Anspruch, Treffer waren auch wegen der Schiffsbewegungen mehr oder minder Zufall

Foto: Sammlung GSW

über dem mit schnell brennendem Pulver gefüllten Zündkanal am Rohrende den Schuss auslöste. Die Geschützrohre wurden nicht mehr mühsam geschmiedet, sondern ab dem 16. Jahrhundert aus Bronze gegossen, wobei es ein gut gehütetes Betriebsgeheimnis der Gießereien war, wie die Mischung zusammengesetzt war und wie der Guss das Angießen der Schildzapfen für das Höhenrichten in einem Arbeitsgang gestattete. Innen wurde das Geschützrohr bis auf das geforderte Kaliber bis zum Stoßboden aufgebohrt, wo die Bohrung dann geringer wurde, damit das Geschoss nach dem Einführen in das Rohrinnere immer an der gleichen Stelle zu liegen kam und die Kammer ein gleichbleibendes Volumen für die zu zündende Pulvermenge erhielt.

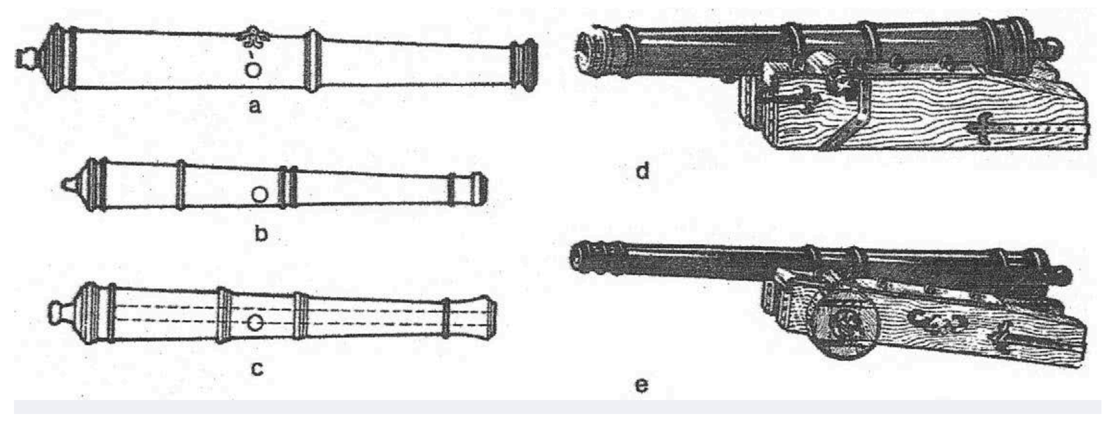
Wäre die Bohrung von der Mündung bis zum Seelenboden gleich stark, könnte das Geschoss im Extremfall dermaßen auf das Pulver gepresst werden, dass eine Zündung unmöglich würde, oder aber das Volumen könnte sich von Schuss zu Schuss verändern und so eine nicht mehr gleichbleibende Wirkung erzielen.

Aber Bronze war teuer, und so verwendete man 20 Jahre später Eisen zum Geschützguss – in England wurde das erste eiserne Geschützrohr 1542 in Buchstead von drei Eisenhüttenbesitzern gegossen – und auch für das Geschoss, denn die Eisenkugel erhöhte die Auftreffwucht und war außerdem leichter und passgenauer herzustellen.



**ZÜNDMECHANISMUS:** Das Abfeuern von Geschützen bedeutete eine Gefahr für Schiff und Mannschaft und bedurfte viel Erfahrung und eines hohen Ausbildungsstandes

Foto: Sammlung GSW




**Verschiedene Kanonenarten**
a Calverine aus Bronze, 16. Jahrhundert)
b Halbe Calverine aus Bronze, 17. Jahrhundert
c Eisenkanone, Ende 17. Jahrhundert
d Kanone auf dem Vorderdeck einer Galeere, auf Lafette, 16. Jahrhundert
e Calverine auf Lafette, 16. Jahrhundert
Foto: Sammlung Block

Aus der starren Blocklafette wurde um 1650 die bewegliche Radlafette, die im Rückstoß binnenbords rollte, bis das durch einen mitgegossenen Ringbolzen am Bodenstück des Rohres laufende und beiderseits der Lafette an der Bordwand befestigte Brooktau den Rücklauf stoppte und das Geschütz mittels Taljen wieder an die Stückpforte herangezogen werden musste.

## Prinzip Zufall

Zielgenau feuern konnte man mit der Blocklafette nicht, Visierkimmen am Bodenstück und am Mündungswulst kamen erst im 18. Jahrhundert auf, ebenso das Steinschloss als Abzugsvorrichtung, das den Luntenstock ablöste. Die Geschütze standen nach querab gerichtet an Deck und wenn das Ziel in Sicht kam, wurde gefeuert. Die Höhenrichtung mittels Schildzapfen diente lediglich dazu, den Treffpunkt in die Wasserlinie, auf die Bordwand beziehungsweise das Oberdeck oder in die Takelage zu verlegen.

In dieser Zeit betrug das Geschützkaliber allgemein höchstens zwölf Zentimeter (12-Pfünder), in Ausnahmen bis 19 Zentimeter (56-Pfünder), die große Masse der Kaliber lag aber unter zehn Zentimetern (8-Pfünder).

Wenn es ums Zerstören geht, sind die Menschen ja sehr erfinderisch, und so kreierte man Abtakelungsgeschosse wie Ketten- und Stangenkugeln, wobei die effektive Schussweite bei etwa 120 Metern lag. Das waren zwei mit einer kurzen Kette verbundene Vollkugeln oder zwei von einer eisernen Stange getrennte Halbkugeln, die die Takelage des Gegners zerfetzen und sich auf seine Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit auswirken sollten.

Mit ihnen richtete man das Feuer auf das unter Spannung stehende „stehende Gut", also die Stage und die Wanten, die die Masten stützten.



**GUT BESTÜCKT: Die 1627 vom Stapel gelaufene schwedische Galeone *Vasa* gehörte mit 48 x 24-Pfündern, 8 x 3-Pfündern und 2 x 1-Pfünder zu den am stärksten bewaffneten Kriegsschiffen ihrer Zeit**
Foto: SZ-Photo/Science Museum/SSPL

Ihres Haltes beraubt, stürzten diese um und zerschlugen das Deck, hingen mit Leinen und Segeln außenbords, nahmen so der Schiffsführung die Sicht und fingen schnell Feuer. Als Brandgeschosse dienten gewöhnliche Eisenkugeln, die vor dem Laden bis zur Rotglut erhitzt wurden. Um ein Entzünden der Ladung zu verhindern, wurde feuchtes Stroh oder Lehm zwischen Pulver und Geschoss gepackt. Und schließlich die explosiven Geschosse, nämlich hohle, mit Pulver gefüllte und mit einer Zündschnur versehene Eisenkugeln, bei denen die Zündschnur durch das Feuer beim Abschuss in Brand gesetzt wurde. Den Zeitpunkt der Explosion regelte die Länge der Zündschnur.

**Als Brandgeschosse dienten v. a. Eisenkugeln, die bis zur Rotglut erhitzt wurden. Um ein Entzünden der Ladung zu verhindern, packte man feuchtes Stroh oder Lehm zwischen Pulver und Geschoss**

## Drehbassen mit Streuwirkung

Gegen die Mannschaften wurden bis ins 18. Jahrhundert leichte Schanzkleidkanonen eingesetzt, die die Bezeichnung Falkonett oder Bombardelle trugen und dem frühen Sperber ähnelten. Es waren sowohl Hinter- als auch Vorderlader mit einem Kaliber von etwa 3,7 Zentimetern, die aber auch wegen der Streuwirkung mit Eisenstücken geladen wurden und in ihrer Gabelmontierung einen Richt- und Schwenkbereich hatten. Besser bekannt wurden diese Waffen unter der Bezeichnung Drehbassen, wie man sie ab dem 16. Jahrhundert nannte.

Als bedeutsame Änderung im Seekriegswesen wurde in diesem Jahrhundert das Kriegsschiff zum Linienschiff, dessen Stärke die Breitseite war. Hieraus ergab sich die Taktik, eng aufgeschlossen in Linie zu fahren und dem Gegner die Breitseite zu zeigen. Der Enterkampf trat in den Hintergrund, aus dem Kampf Mann gegen Mann wurde der Kampf Schiff gegen Schiff. Die Schiffsartillerie war nicht mehr länger Vorbereitungs- und Begleitwaffe, sondern wandelte sich zur Hauptwaffe des Seekrieges. ⚓

Am 21. August 1939 verließ das Panzerschiff *Admiral Graf Spee* unter dem Kommando von Kapitän zur See Hans Langsdorff nach überhasteter Ausrüstung Wilhelmshaven und stieß unerkannt zwischen den Färöer-Inseln und Island in den Atlantik vor. Der für das Panzerschiff vorgesehene Versorger *Altmark* war bereits am 5. August ausgelaufen, um zunächst in Port Arthur (Texas) Dieselöl zu bunkern, bevor er zum vereinbarten Rendezvous-Punkt fahren sollte.

Dem Panzerschiff *Deutschland* unter dem Kommando von Kapitän zur See Paul Wenneker war das Trossschiff *Westerwald* zugeteilt, das unbemerkt in der Nacht zum 22. August auslief. *Deutschland* folgte zwei Tage darauf. Beide Schiffe verlegten in den nördlichen Atlantik, östlich von Grönland. *Admiral Graf Spee* hingegen lief in einen Bereitstellungsraum südwestlich der Kanaren, um die Handelsroute Südamerika–Kap Verden–Biskaya, das süd- und mittelatlantische Seegebiet und den Seeweg Kapstadt–Kap Verden kontrollieren zu können.

Zwischen dem 19. und 29. August hatten zusätzlich 18 U-Boote Wilhelmshaven und Kiel verlassen und ihre Wartepositionen um die britische Insel bezogen. Bereits am 3. September versenkte U 30 den britischen Passagierdampfer *Athenia*, den der Kommandant, Kapitänleutnant Fritz-Julius Lemp, für einen Truppentransporter gehalten hatte. U 29 unter dem Kommando von Kapitänleutnant Otto Schuhart gelang es, am 17. September den britischen Flugzeugträger *HMS Courageous* zu versenken.

## Kampf gegen Handelsschiffe

Die beiden Panzerschiffe hingegen waren bei Kriegsbeginn noch zur Untätigkeit verdammt: Feindlichen Kriegsschiffen sollten sie ausweichen, und gegnerische Handelsschiffe durften noch nicht aufgebracht oder versenkt werden. Erst am 23. September genehmigte Hitler den Kampf gegen Handelsschiffe nach der Prisenordnung.

Die beiden Kommandanten der Panzerschiffe sollten mit einer „Nadelstichtaktik“



MARITIME STRATEGIE BIS KRIEGSBEGINN 1939

# Ziel: Kreuzerkrieg

**Eine forcierte Rüstung bestimmte in der zweiten Hälfte der 1930er-Jahre auch die deutschen Seestreitkräfte. Was genau plante die Marineführung?**

Von Kapitän zur See Dr. Jörg Hillmann



***ADMIRAL GRAF SPEE, ADMIRAL SCHEER*** **UND** ***DEUTSCHLAND*** **IN SEE:** Bereits am 4. August 1939 hatte die Seekriegsleitung Operationsrichtlinien erlassen, um die Panzerschiffe *Deutschland* und *Admiral Graf Spee* vorsorglich in Verfügungsräume zu befehlen. Von dort sollten sie im Kriegsfall sofort gegen Handelsschiffe der Gegner vorgehen können

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



**TEIL DER STRATEGIE:** Anders als vor dem Ersten Weltkrieg band die Kriegsmarine U-Boote in ihr strategisches Konzept ein

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

möglichst viel Schiffstonnage versenken, aber den Gegner auch zwingen, viele Kriegsschiffe für die Jagd nach ihnen einzusetzen. So wollte man in anderen Seegebieten eine Entlastung erzielen und Möglichkeiten schaffen, dort die Schwäche des Gegners auszunutzen.

Nachdem Erich Raeder im Jahr 1928 die Leitung der Reichsmarine übernommen hatte, verfolgte er diesen strategisch-operativen Ansatz („Diversionswirkung") und setzte im Kriegsfall auf den Handelskrieg mit großen Einheiten, die von U-Booten unterstützt werden sollten.

## Neue Ausrichtung

Die Umsetzung dieses neuen Konzepts gestaltete sich in den Folgejahren allerdings rüstungstechnisch und aufgrund der politischen Rahmenbedingungen schwierig. Raeders Vorgänger hatten versucht, eine auf den Küstenschutz in der Ostsee konzentrierte Marine mit zunächst nur bescheidenen Mitteln aufzubauen. Im Gegensatz dazu drängte Raeder auf einen erweiterten Auftrag auch für die Nordsee.

Die von ihm vertretene Theorie, mit einer „organischen Flotte" sowohl die Landesverteidigung zu gewährleisten als auch einen Handelskrieg führen zu können, leitete sich aus seiner jahrelangen Beschäftigung mit dem Kreuzerkrieg ab. Durch den Einsatz weitreichender Kampfschiffe in fernen Gewässern konnten gegnerische Seekriegsmittel langfristig gebunden werden, die auf diese Weise eine Entlastung der heimatlichen „Seefront" und so die Aufrechterhaltung eigener Seeherrschaft in denjenigen Seegebieten ermöglichten, die für die Landesverteidigung erforderlich waren.

Durch das Unterbrechen gegnerischer Seeverbindungslinien konnte man auch die heimatliche „Landfront" entlasten, da das gegnerische Heer durch fehlenden Nachschub personell wie materiell geschwächt wurde. Ein Kreuzerkrieg mit großen Einheiten und der Einsatz der Heimatflotte schlossen einander demnach nicht aus; dies markierte den wohl einschneidendsten Bruch zwischen Kaiserlicher Marine und Reichsmarine.

## „Plan-A-Fall"

Ungeachtet der Krisen der Jahre 1927/28, vor allem die hochpolitische Panzerschiff-Diskussion, befassten sich die im Marineamt zuständigen Abteilungen mit Planungsstudien zu Maßnahmen in einem Kriegsfall. Im sogenannten „Plan-A-Fall" gingen die Strategen von einer Vorwarnzeit von ein bis zwei Jahren aus.

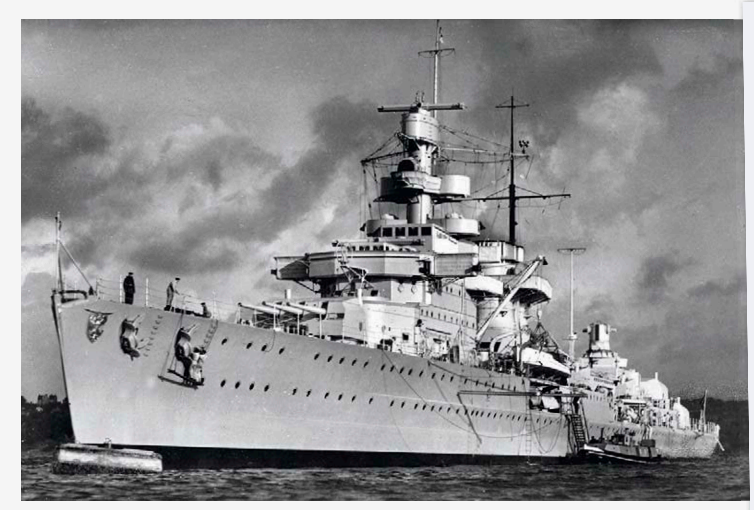
Demgegenüber stand das Schiffbauprogramm, das kontinuierlich den Ausbau und die Modernisierung der Reichsmarine im

**„UMBAUPLAN" VOM NOVEMBER 1932**

### Beachtliche Flotte

| | |
|---|---|
| 6 | Linien- bzw. Panzerschiffe |
| 1 | Flugzeugträger |
| 6 | Kreuzer |
| 6 | Zerstörer- bzw. T-Bootshalbflottillen |
| 3 | Minensuchhalbflottillen |
| 3 | Schnellboothalbflottillen |
| 3 | U-Boothalbflottillen (16 Unterseeboote) |
| 1 | Segelschulschiff |
| 1 | Sperrverband |
| | Tender, Versuchsschiffe und -boote, Artillerieschulboote und Hilfsschiffe |

**Admiral Raeders Theorie, mit einer organischen Flotte sowohl Deutschland zu verteidigen als auch Handelskrieg zu führen, leitete sich aus seiner Beschäftigung mit dem Kreuzerkrieg ab. Der Schiffstyp Kreuzer war für die hybride Kriegsführung besonders gut geeignet**



**MODERNER 6.000-TONNER:** Der Leichte Kreuzer *Nürnberg* (Foto) und sein Schwesterschiff *Leipzig* bildeten die *Leipzig*-Klasse, die gegenüber den drei Leichten Kreuzern der vorherigen *Königsberg*-Klasse u. a. eine erheblich verbesserte Maschinenanlage besaß

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



**NEUE MASSSTÄBE:** Z 3 *Max Schultz* war einer von 16 Zerstörern der Klasse 1934, die zwischen 1935 und 1937 gebaut wurden

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Einklang mit dem Versailler Vertrag vorsah: 6.000-Tonnen-Kreuzer-Neubauten und der Bau des 10.000-Tonnen-Panzerschiffes A.

Begründet wurden diese Schiffsneubauten zunächst weniger mit strategischen Überlegungen als vielmehr mit dem im Versailler Vertrag festgeschriebenen Recht auf Ersatzbauten für die bereits überalterten Linienschiffe der *Schlesien*-Klasse. Der politischen Leitung „verkaufte“ die Marineführung diese Neubauten als für den Ostsee-Einsatz notwendig, und das, obwohl der Einsatzradius der Schiffe über die Ostsee hinauswies.

Ferner argumentierten die Admirale mit der Verteidigung zur See gegenüber französischen Seestreitkräften, die mit Polen gegen Deutschland in der Ostsee vorgehen könnten. Raeder forderte die Ebenbürtigkeit und Gleichwertigkeit mit anderen europäischen Marinen, vor allem mit der französischen, ohne zu berücksichtigen, dass die Kolonialmacht Frankreich eine strukturell andere Flotte benötigte.

Ungeachtet politischer Schwerpunkte verfolgte Raeder unbeirrbar sein Neubauprogramm, das sich an den festgelegten Obergrenzen orientierte. Statt die Neubauten dem Auftrag anzupassen, wurden Gründe schlichtweg erfunden, die die Neubauten in den jeweiligen Auftrag pressten.

Reichswehrminister von Schleicher leitete 1932 mit seinem „Umbauplan“ die Revi-

**FÜR GRÖSSERE NEUBAUTEN:** Die „Raeder-Schleuse“ in der Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven (Bauzeit 1936–1942), im Hintergrund der Leichte Kreuzer *Emden*

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

sion von Versailles ein. Bereits im Sommer 1932 erwähnte Erich Raeder – für den Fall größerer Rüstungsfreiheit – den Bau eines 22.000-Tonnen-Schlachtkreuzers.

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten am 30. Januar und der Reichstagswahl im März 1933 baute Hitler die Reichswehr zum Instrument seiner expansiven Politik aus. So wie andere Militärs hegte auch Erich Raeder gewisse Sympathien für die Ziele der Nationalsozialisten mit Blick auf Werteerhalt, Volksgemeinschaft und Revisionspolitik.

## Raeders Befürchtungen

Hinsichtlich Hitlers Haltung zur künftigen Rolle der Reichsmarine war er aber misstrauisch. Er war stets besorgt, dass Hitler die Rüstungsvorhaben der Marine zu Gunsten von Heer und Luftwaffe opfern könnte. Raeder, der noch 1928 gemahnt hatte, keinen Konflikt mit Großbritannien zu riskieren oder durch Rüstungsmaßnahmen den ehemaligen Kriegsgegner zu reizen, sah diese Gefahr 1933 nicht mehr. Er beharrte auf der gegen Frankreich gerichteten Aufrüstung gemäß den vorliegenden Plänen.

Raeder wollte bis zur 1935 anstehenden deutsch-britischen Seekonferenz so viel Neubautonnage wie möglich fertigstellen, um Deutschland als gleichberechtigtem Partner eine günstige Verhandlungsposition zu sichern. Der Enthusiasmus der Marineleitung, im Jahr 1934 zwei Panzerschiffe zu je 19.000 Tonnen sowie vier 1.850-Tonnen-Zerstörer, sechs schnelle Minensuchboote sowie je acht Räum- und Schnellboote zu bauen, wurde am 1. November 1933 gebremst, als Raeder bekanntgeben musste, dass für den kommenden Haushalt lediglich Mittel für ein Panzerschiff eingestellt worden seien.

Das Angebot Raeders, den Briten eine größere deutsche Flotte als Bündnisflotte anzudienen, fand Hitlers Zustimmung. Allerdings dürften Zweifel bestehen, ob Raeder nicht eher aus taktischem Kalkül handelte, um einer anfänglichen Bündnistreue die geschworene Revanche des Ersten Weltkriegs folgen zu lassen.

## Neue Aufgaben

Der Abschluss des deutsch-polnischen Nichtangriffspaktes am 26. Januar 1934 bedeutete eine deutliche Entlastung an der „Ostsee-Front". Nun konnte sich die Marineführung verstärkt neuen Aufgaben in der Nordsee zuwenden, was allerdings eine deutsch-britische Verständigung erforderte. Also eine Zwischenlösung bis zur Seekonferenz 1935, in der die Parität mit Frankreich und somit die Stellung als gleichberechtigter Partner zur See eingefordert werden sollte, die sich an 35 Prozent der britischen Tonnage orientierte.

In dieses Denken ordnete sich der Bauplan von 1934 mit acht Kampfschiffen,



**POLITISCH MOTIVIERT:** Die Schlachtschiffe *Gneisenau* (Foto) und *Scharnhorst* waren auf Befehl Hitlers noch mit einer unterdimensionierten Hauptartillerie von 28 Zentimetern ausgestattet, um Großbritannien nicht zu provozieren Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

drei Flugzeugträgern, 18 Kreuzern, 48 Zerstörern sowie 24 großen und 24 kleinen U-Booten ein. Dabei rechnete man bereits ein, dass die 35-Prozent-Regelung überschritten werden würde. Zudem zog Ende April 1934 die Marineleitung erstmals Möglichkeiten in Betracht, auch im Atlantik Handelskrieg zu führen. Die Erkenntnis, dass die logistische Versorgung der im Atlantik operierenden Einheiten nicht durch eigene Stützpunkte gewährleistet werden könnte, erforderte langfristig schwimmende Logistikzentren und eine bessere Standfestigkeit und Seeausdauer künftiger Großkampfschiffe.

In den Bauplänen der Schiffe der Typen D und E fand sich nach Tonnage und Bewaffnung genau diese „Atlantikfähigkeit“ wieder. Ferner wurden die künftigen Bauvorhaben der Kampfschiffe F, G und H auf der Grundlage von 35.000-Tonnen-Schiffen berechnet. So ergab sich eine Gesamttonnage von 280.000 Tonnen, die damit etwas mehr als 50 Prozent der britischen Gesamttonnage bedeutet hätten.

## Flottenabkommen 1935

Die politischen Ereignisse des 30. Juni 1934 (Röhm-Putsch, „Nacht der langen Messer“) führten zu einem internationalen Ansehensverlust Deutschlands, in dessen Zusammenhang auch die Aufrüstungsvorhaben der Marine und Luftwaffe vom Ausland neu bewertet wurden. Debattierte man sogar öffentlich ein britisch-französisches Zusammengehen in Flottenfragen, sicherte Hitler zu, Deutschland habe kein Interesse an einer Konfrontation zur See mit Großbritannien. Die Aufgaben der Marine sehe er vornehmlich in der Ostsee. So trieb er den Abschluss des deutsch-britischen Flottenabkommens voran. Die Marineleitung fügte sich dieser Regelung, da die 35-Prozent-Marge erst nach 1938 überschritten werden würde. Ferner konnte Raeder hoffen, dass Hitler die Rüstungsbegrenzungen der Marine nur als eine Übergangslösung betrachtete, als er Ende 1934 die „geschickte Ausnutzung des Typdeplacements“ hervorhob und betonte, Deutschland wolle keiner anderen Nation im Kriegsschiffbau nachstehen.



**LAGEBESPRECHUNG:** Großadmiral Raeder forderte immer wieder mehr Unterstützung durch die Luftwaffe, die Hitler zwar zusicherte, gegenüber Reichsmarschall Göring aber nicht durchsetzte Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

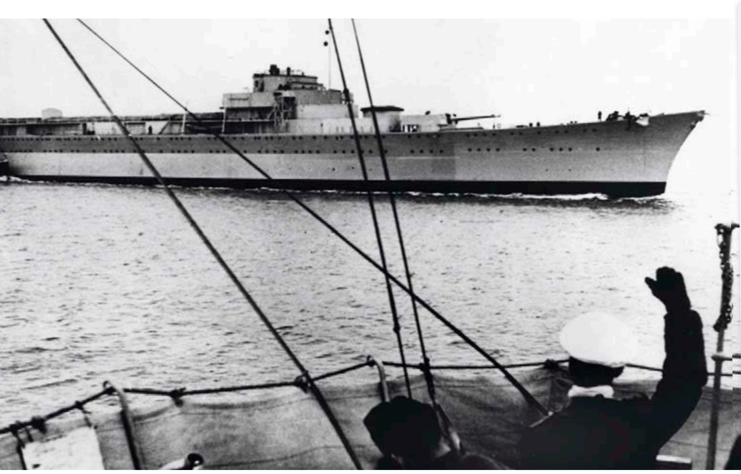
**„Der Kreuzerkrieg gehört zu den Mitteln des Seekrieges, durch deren Anwendung der Kriegführende das Wirtschaftsleben des Gegners zu untergraben sucht, um ihn hierdurch zum Frieden zu zwingen“**

Erich Raeder: *Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern.* Band 1, Berlin 1927, S. 2

## U-Boot-Bau

Daraus abgeleitet, war das deutsch-britische Flottenabkommen von 1935 eine taktisch kalkulierte Farce, denn Hitler wie Raeder nahmen bereits Ende 1934 eine mögliche Gegnerschaft mit Großbritannien für die Jahre 1938/39, zumindest eine politische „Klimaverschlechterung“, in Kauf.

Kurz nach Abschluss des Vertrages wurde das erste 250-Tonnen-U-Boot in Dienst gestellt und legte die jahrelangen deutschen Geheimrüstungen offen. Mit dem Aufbau der U-Boot-Waffe wurde Fregattenkapitän Karl Dönitz betraut, der als „Führer der U-Boote“ die taktische und technische





**LÜTZOW & LÜTZOW:** Links der Schwere Kreuzer *Lützow* im April 1940 auf der Schleppfahrt nach Leningrad, rechts das im November 1939 in *Lützow* umbenannte Panzerschiff *Deutschland*

Fotos (2): picture-alliance/WZ-Bilddienst

Weiterentwicklung dieses Seekriegsmittels konsequent verfolgte. Die seestrategische Ausrichtung Raeders, der mittlerweile als Generaladmiral die Kriegsmarine befehligte, konnte Dönitz nicht beeinflussen.

Mit der von Fregattenkapitän Hellmuth Heye verfassten Denkschrift „Aufgaben der Seekriegsleitung 1937/38" wurde erstmals in der Seekriegsleitung thematisiert, dass im Rahmen eines Zweifrontenkrieges – gegen Frankreich in der Nordsee und im Atlantik und gegen Russland und Polen in der Ostsee – ein „aktives englisches Eingreifen früher oder später" nicht ausgeschlossen wäre.

## England möglicher Gegner

Ungeachtet aller Warnungen gab Raeder am 12. April 1938 bekannt, dass fortan auch mit Großbritannien als möglichem Kriegsgegner zu rechnen wäre. Hitler kündigte dasselbe einen Monat später an und ordnete an, die U-Boot-Waffe sofort aufzurüsten und Kampfschiff-Neubauvorhaben zu realisieren, die an Verdrängung die im Bau befindlichen Schlachtschiffe *Bismarck* und *Tirpitz* übertreffen sollten.

Mit dem zwischen der Seekriegsleitung, Raeder und Hitler abgestimmten „Z-Plan" sollte die Kriegsmarine bis 1946 massiv aufgerüstet werden, um für die Zeit nach einem europäischen Kontinentalkrieg die Seeherrschaft ausüben oder gegen Großbritannien als Kriegsgegner antreten zu können.

Der Befehl Hitlers vom 27. Januar 1939, die Marinerüstung sei der Aufrüstung der beiden anderen Wehrmachtteile vorzuziehen, vermittelte Raeder den Eindruck, nunmehr die notwendige politische Rückendeckung und die notwendige Zeit für die erwünschten Bauvorhaben zu haben. Tief besorgt notierte Raeder bei Kriegsbeginn,

> **„Auf Wunsch des Führers wird die *Deutschland* nach Rückkehr in *Lützow* umgetauft. (*Lützow* wird den Russen zur Verfügung gestellt)"**
>
> Großadmiral Raeder am 1. November 1939

**ZWEI SCHIFFE MIT GLEICHEM NAMEN**

### Schwerer Kreuzer *Lützow*

Das Schiff der *Admiral Hipper*-Klasse lief am 1. Juli 1939 bei der Deschimag-Werft in Bremen als Neubau Kreuzer L vom Stapel, wurde auf den Namen *Lützow* getauft, dann aber nicht endausgerüstet. Der deutsch-sowjetische Nichtangriffspakt führte zum Verkauf des Schiffsrumpfes an die Sowjetunion, der am 15. April 1940 nach Leningrad geschleppt wurde und den Namen *Petropavlovsk* erhielt. Von November 1939 bis April 1940 gab es zwei Schiffe mit dem Namen *Lützow*, was zu allgemeiner Verwirrung bei den Alliierten führte. Die Deutschen zogen hieraus keinen Nutzen.
Das unfertige Schiff erhielt in Leningrad im April 1942 einen Bombentreffer. Notdürftig hergerichtet, unterstützte die Bordartillerie im Januar 1944 die Kämpfe um Leningrad. Nach dem Krieg diente die Hulk als Wohnschiff mit dem Namen *Tallin* und soll ca. 1960 abgewrackt worden sein.

dass die deutsche Flotte weit unterlegen sei und die Kriegsmarine nunmehr nur zeigen könne, dass sie mit Anstand unterzugehen verstehe. Während die U-Boote in den ersten Wochen des Krieges Versenkungserfolge erzielten, versenkte die *Deutschland* erst am 5. Oktober den ersten britischen Dampfer und am 14. Oktober einen norwegischen Frachter.

*Admiral Graf Spee* operierte erfolgreich im Südatlantik und wurde fernab der Schifffahrtsrouten regelmäßig von dem Trossschiff *Altmark* versorgt. Dem Panzerschiff gelang es im Zeitraum vom 30. September bis zum 7. Dezember, neun britische Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von über 50.000 BRT zu versenken.

## Erfolge operativ ungenutzt

Raeder hatte zur Entlastung der *Admiral Graf Spee* die beiden Schlachtschiffe *Gneisenau* und *Scharnhorst* in den Nordatlantik beordert. *Scharnhorst* versenkte am 23. November den britischen Hilfskreuzer *Rawalpindi*, der noch einen Notruf absetzen konnte. Die Briten setzten daraufhin ein starkes Flottenaufgebot mit drei Schlachtschiffen, drei Schlachtkreuzern, einem Flugzeugträger, drei Schweren Kreuzern und 16 Leichten Kreuzern in Marsch, die allerdings erfolglos blieben. Die Kriegsmarine nutzte diese Chance nicht, um offensiv gegen die Royal Navy vorzugehen und damit jene „Diversionswirkung" durch Schwächen der britischen Home Fleet zu nutzen.

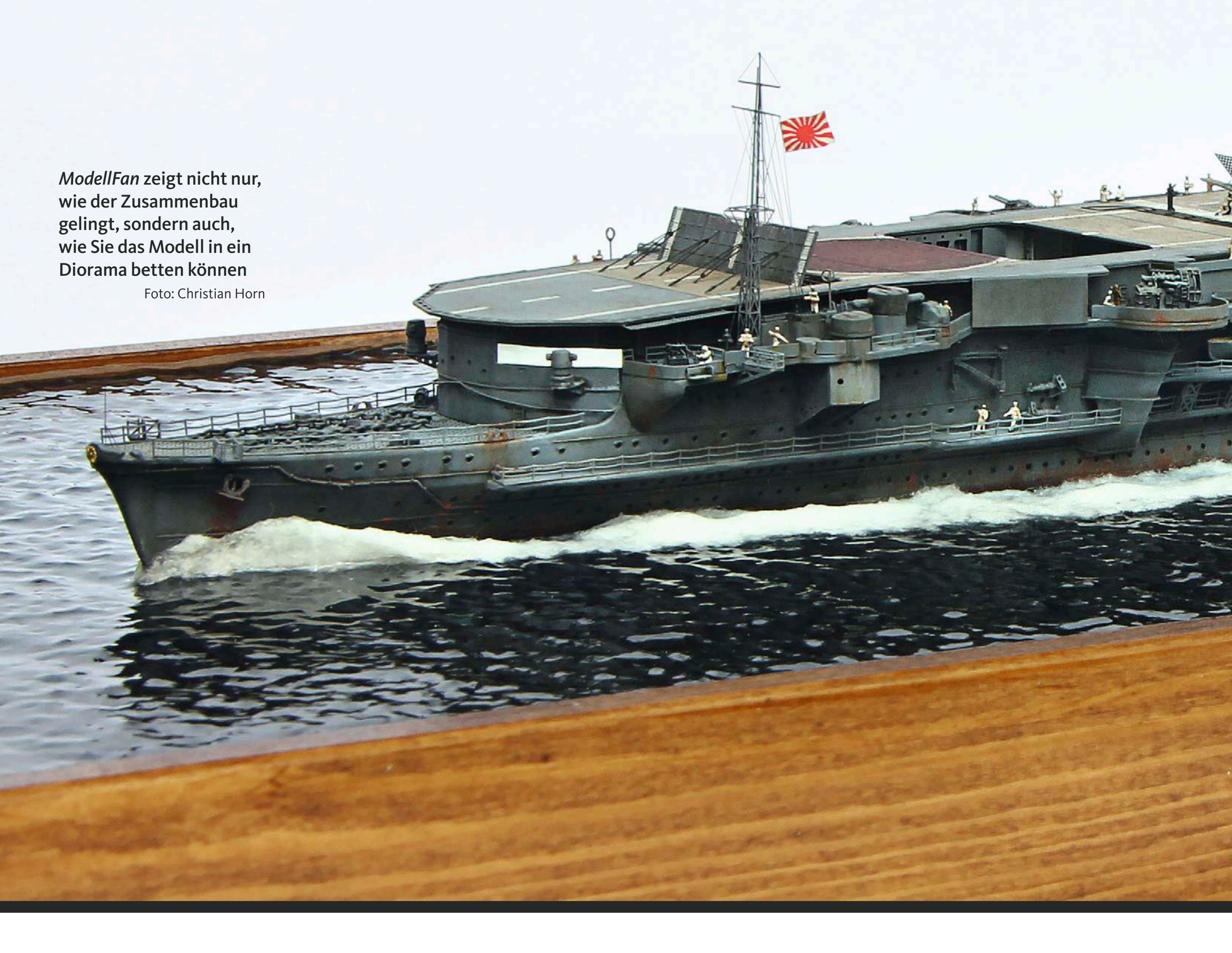
Dennoch konnte die Marineführung Ende 1939 mit den Ergebnissen des Seekrieges zufrieden sein, obwohl der Verlust des Panzerschiffes *Admiral Graf Spee* schwer wog. Die Versenkung gegnerischer Handelsschiffstonnage blieb zwar hinter den Erwar-

FLUGZEUGTRÄGER *IJN RYUJO* IM MASSSTAB 1:700

# Stolzer Drache

**Die Flugzeugträger der kaiserlich-japanischen Marine gehören zu den faszinierendsten Dickschiffen des Zweiten Weltkriegs und sind dementsprechend immer wieder Thema in der großen Welt des Modellbaus**

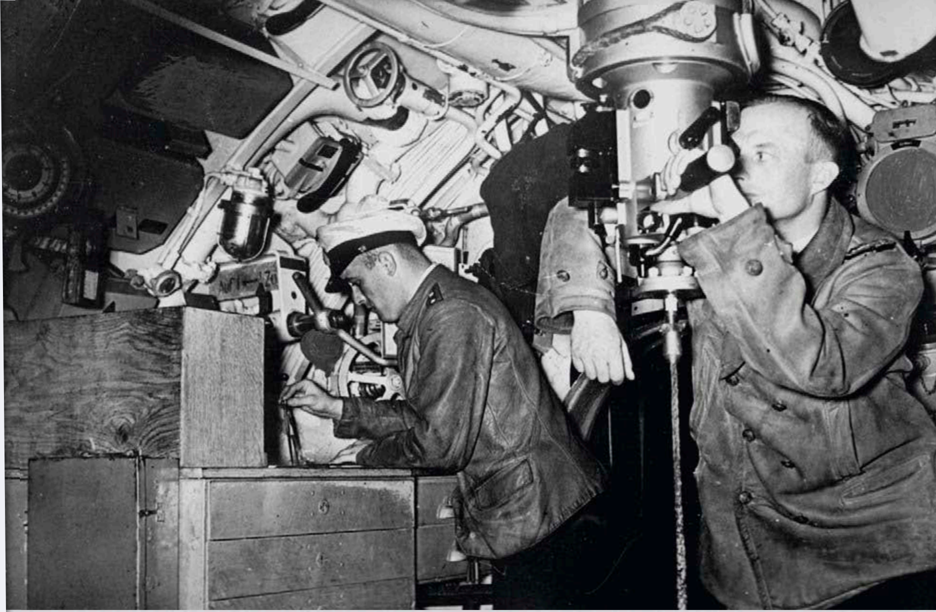
Von Christian Horn



*ModellFan* zeigt nicht nur, wie der Zusammenbau gelingt, sondern auch, wie Sie das Modell in ein Diorama betten können

Foto: Christian Horn





**SCHRECKEN DER MEERE:** Zu Kriegsbeginn verfügte die Kriegsmarine zwar nur über 26 einsatzbereite, atlantikfähige U-Boote, die jedoch – ähnlich wie im Ersten Weltkrieg – beachtliche Erfolge und damit die erhoffte strategische Wirkung erzielten

Fotos (2): picture-alliance/Berliner Verlag

tungen zurück, aber die Kriegsmarine hatte bereits einiges zum Kriegsgeschehen beigetragen. Dabei leisteten vor allem die U-Boote einen wichtigen Beitrag.

Wie ging es weiter? Raeder hielt an den Großkampfschiffen und seinem ursprünglichen Konzept fest, das nach der Besetzung Norwegens und dem Gewinn der französischen Atlantikhäfen eine verbesserte operative Ausgangslage erfahren hatte. Erst 1943 sollte es zum strategisch-operativen Wechsel in der Seekriegsführung kommen, als Raeder Ende Januar von Karl Dönitz abgelöst wurde. Hitler forderte, alle Großkampfschiffe stillzulegen, was Dönitz mit einem Kompromissvorschlag geschickt umging, dafür aber den Ausbau der U-Boot-Waffe forcierte, um den Handelskrieg fortzusetzen.

Damit war das Raeder'sche Konzept gescheitert – aber für einen strategischen Wechsel war es längst zu spät. Ende Mai 1943 zog Dönitz die deutschen U-Boote aus dem Atlantik zurück. Zu groß waren die eigenen Verluste, zu gering die Versenkungserfolge. Deutsche U-Boote kämpften fortan in entfernten Seegebieten, weiter an der Ostküste Nordamerikas und im Mittel- sowie im Nordmeer. Trotz der Luftüberlegenheit der Gegner hielt Dönitz den Kampf mit U-Booten aufrecht und versuchte mit technischen Neuerungen, die Überlebenschancen der U-Boot-Fahrer zu erhöhen. Die Einsatzreife der neuen Elektro-U-Boote, die als „Wunderwaffe" gepriesen worden waren, konnte nur noch bedingt erreicht werden. Wirksam wurden sie nicht mehr. ⚓

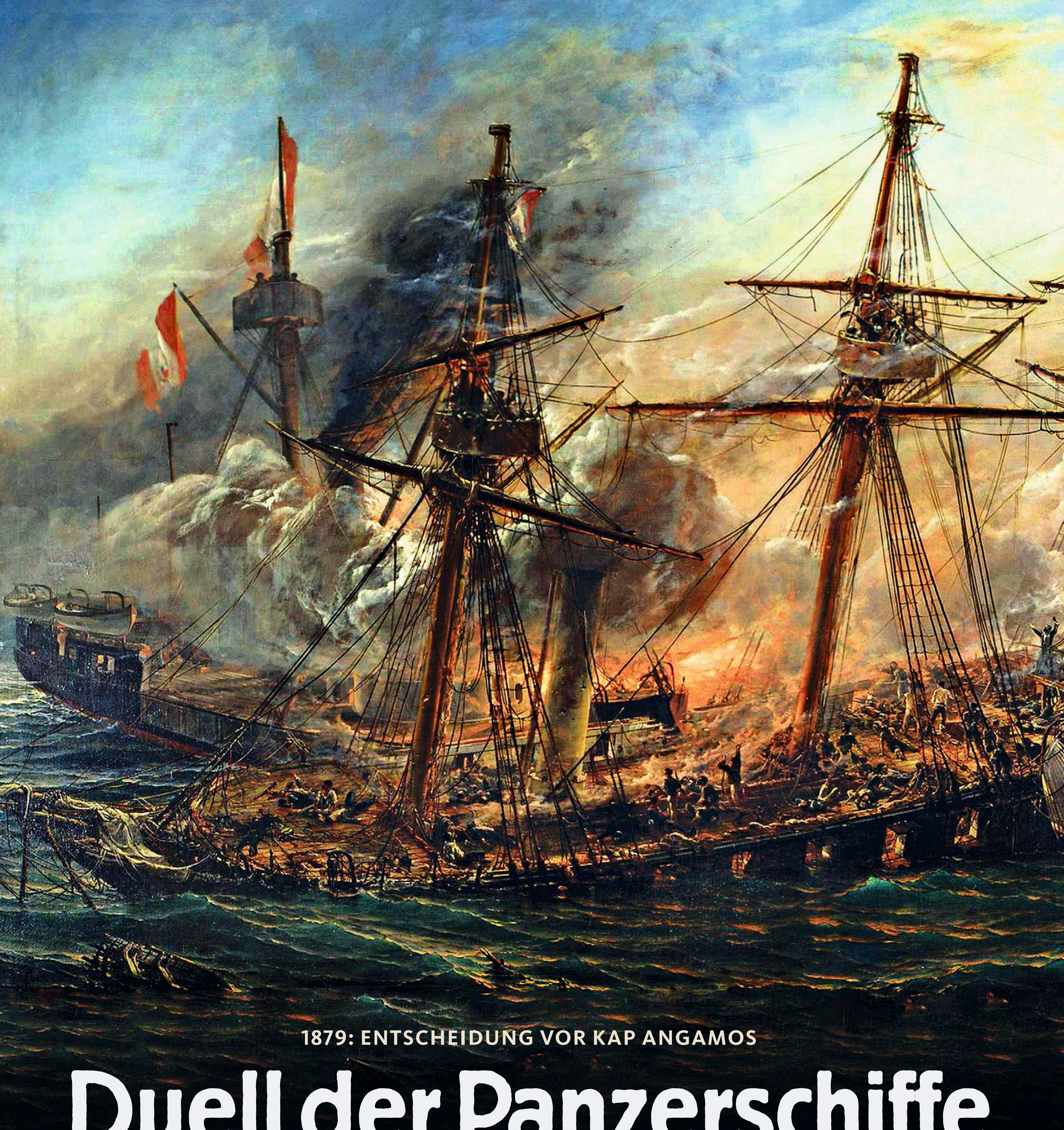
**MENETEKEL:** Nach der Selbstversenkung des Panzerschiffes *Admiral Graf Spee* am 17. Dezember 1939 erließ die Führung eine klare Anweisung: „Sieg oder Untergang"

Foto: picture-alliance/Topfoto

Für den 80. Jahrestag des japanischen Angriffs auf Midway beschloss Modellbauer Christian Horn, einen der Träger des Ablenkungsangriffs auf die Aleuten zu bauen. Es handelt sich dabei um den leichten Flugzeugträger *Ryujo* (auf Deutsch „Drachenpferd“), der 1931 vom Stapel lief. Der Modellbauer erwarb hierfür den Limited-Edition-Kit von Aoshima, der mit einem Hangardeck ausgestattet ist. Zusätzlich besorgte er sich noch Ätzteile von Tetra, Rainbow und Fujimi. Flugzeuge von Kajika und Figuren von 3-D-Models runden das Projekt ab. Wie es ihm gelang, aus dieser Fülle von Material und Einzelteilen ein einzigartiges Modell zu zaubern, zeigt die Zeitschrift *ModellFan*.




**Weitere spannende Modellbauthemen finden Sie in *ModellFan* 8/2022**

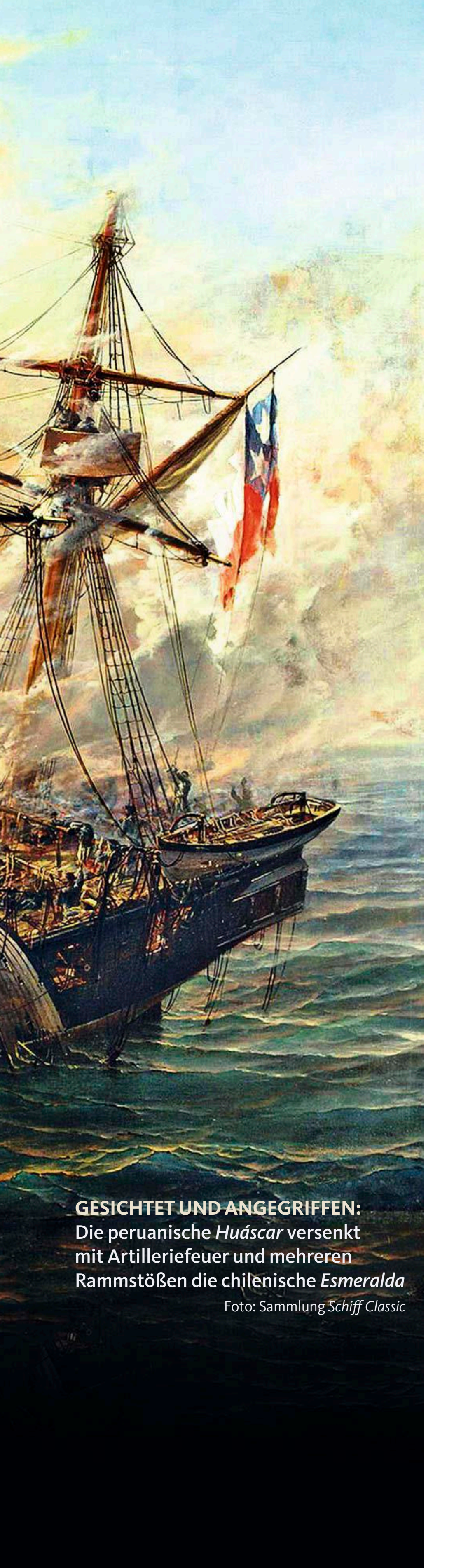


1879: ENTSCHEIDUNG VOR KAP ANGAMOS

# Duell der Panzerschiffe

1879 eskalierte der Streit zwischen Bolivien und Peru mit Chile über den Besitz der nitratreichen Atacama-Wüste. In diesem Gebiet Seeherrschaft zu erlangen, spielte für den Ausgang des Konflikts eine wichtige Rolle

Von Dr. Alexander Querengässer



**GESICHTET UND ANGEGRIFFEN:** Die peruanische *Huáscar* versenkt mit Artilleriefeuer und mehreren Rammstößen die chilenische *Esmeralda* Foto: Sammlung *Schiff Classic*

Südamerikanische Nachbarn im Streit! Da die Anden mit ihren vielen von West nach Ost verlaufenden Tälern nur schwer passierbar waren, war Chile für eine Offensive gen Norden auf amphibische Operationen angewiesen. Um diese ungefährdet durchführen zu können, musste die chilenische Marine zuvor die peruanische Flotte niederringen. Die Seestreitkräfte beider Nationen waren von vergleichbarer Größe und verfügten neben kleineren Segel- und Dampfkriegsschiffen über je zwei Panzerschiffe. Neben dem Kassemattschiff *Independencia* besaß Peru das alte Turmschiff *Huáscar*, das 1865 in England gebaut worden war. Die Entwürfe stammten von dem britischen Schiffbauingenieur Cowper Phipps Coles, der bereits das dänische Turmschiff *Rolf Krake* entworfen und den Umbau der *HMS Royal Sovereign* geleitet hatte.

Ein Problem beim Bau derartiger Schiffe bestand darin, dass das hohe Gewicht gepanzerter Geschütztürme die Stabilität des Rumpfes aus dem Gleichgewicht zu bringen drohte. Viele frühe Turmschiffe, etwa die amerikanischen Monitore, besaßen daher einen sehr niedrigen Freibord und waren nur begrenzt hochseetauglich.

## Alt gegen modern

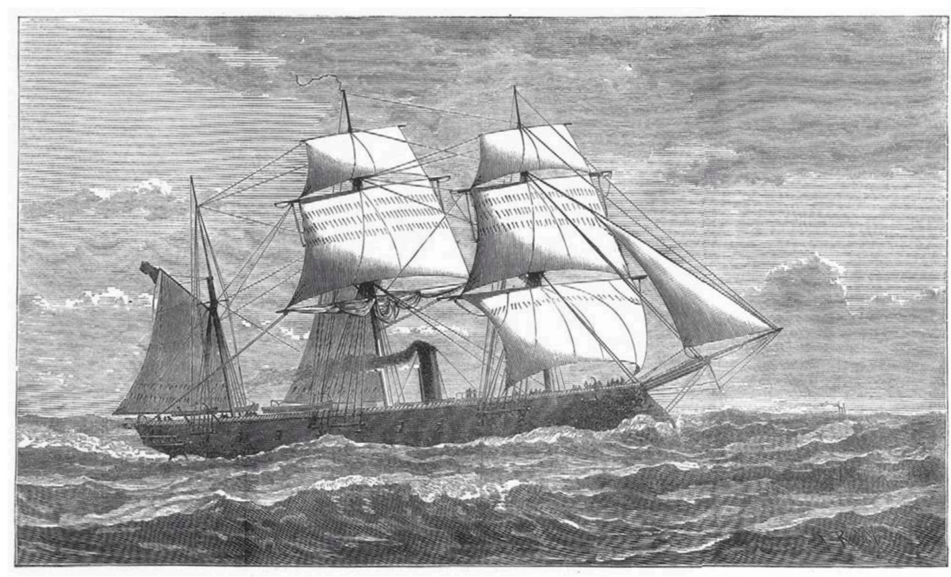
Die *Huáscar* stellte Coles ersten Versuch dar, ein hochseetaugliches Turmschiff zu bauen. Sie hatte einen höheren Freibord, dafür aber auch nur einen Geschützturm mit zwei 254-Millimeter-Armstrong-Vorderlader-kanonen, die außerhalb des Turms geladen wurden, wobei der Turm von Hand gedreht werden musste. Eine 180-Grad-Drehung benötigte zwei Minuten. Die mit 1.745 Tonnen relativ kleine *Huáscar* erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von über zwölf Knoten.

Bei Ausbruch des Krieges mit Chile war das Schiff beinahe 15 Jahre alt. Dagegen verfügte die chilenische Marine mit den beiden Panzerfregatten *Almirante Cochrane* und *Blanco Encalada* über modernere, größere und besser bewaffnete Schiffe. Diese befanden sich allerdings nicht im besten Zustand. Insbesondere die Maschinen bedurften der Überholung, wofür die Schiffe eigentlich nach Europa geschickt werden mussten, während Peru im Hafen von Callao sogar über ein eigenes Trockendock verfügte. Dafür war das chilenische Offizierskorps besser ausgebildet.

## Vorstoß nach Callao

Die Chilenen bemühten sich zu Beginn des Krieges, die peruanische Flotte zu vernichten, um Truppen über See nach Norden verlegen zu können. Daher stieß der chilenische Kommandeur Juan Williams Rebolledo mit dem Großteil der Flotte zum peruanischen Marinestützpunkt Callao vor. Die kleine Korvette *Esmeralda* und der Schoner *Covadonga* blockierten den Hafen von Iquique, wo sie von der peruanischen Flotte, die unbemerkt an Rebolledos Geschwader vorbeigesegelt war, gesichtet und am 21. Mai angegriffen wurden.

Während es der *Huáscar* gelang, die *Esmeralda* durch Artilleriefeuer und mehrere Rammstöße zu versenken, nahm die *Independenciá* die Verfolgung der *Covadonga*



**ENGLISCHE SCHIFFBAUKUNST:** Das peruanische Kassemattschiff *Independencia* war ebenso wie das Turmschiff *Huáscar* in Großbritannien gebaut worden Foto: Interfoto/Granger NYC



**WIRTSCHAFTLICHE AUSWIRKUNGEN: Die Blockade des Hafens von Iquique durch chilenische Schiffe zu beenden, war eines der Ziele der peruanischen Flotte**

Foto: Interfoto/UIG/Phas

**NIMMT ES MIT BEIDEN AUF:** ***Huáscar*** **im Kampf mit den beiden modernen, aber nicht in bestem Zustand befindlichen Panzerfregatten** ***Almirante Cochrane*** **und** ***Blanco Encalada***

Foto: picture-alliance/Heritage Images

und eines chilenischen Truppentransporters auf. Der chilenische Schoner zog sich geschickt in flache Gewässer zurück, und das schwerere Panzerschiff lief beim Versuch, ihn zu rammen, auf ein Riff. Die *Covadonga* machte daraufhin kehrt und nahm das nun wehrlose Schiff unter Beschuss, bis es die Flagge strich.

## Verluste trotz Überlegenheit

Erst durch die heraneilende *Huáscar* konnte die *Covadonga* vertrieben werten. Doch die *Independenciá* war nicht mehr zu retten. So kam es, dass die peruanische Marine in einem Gefecht, in dem sie eine klare Überlegenheit besaß, nahezu die Hälfte ihrer Kampfkraft einbüßte. Doch unter dem Befehl des nach der Schlacht von Iquique zum Konteradmiral beförderten Miguel Grau gelang es der *Huáscar*, der Verfolgung durch die Chilenen zu entkommen und dem Gegner einige empfindliche Nadelstiche zu versetzen. Dabei griff die *Huáscar* chilenische Häfen an und versenkte 14 Versorgungs- und Truppentransporter, von denen einer ein komplettes Kavallerieregiment an Bord hatte.

Dies führte zu einer wachsenden Kritik an der risikoscheuen Kommandoführung Rebolledos, der schließlich auch an politischer Unterstützung verlor und durch José Galvarino Riveros Cárdenas, den Kommandanten des Panzerschiffes *Blanco Encalada,* ersetzt wurde. Riveros musste jedoch zunächst seine Schiffe überholen, deren Maschinen kaum noch nutzbar waren.

## Chiles Flotte nimmt Kurs

Am 1. Oktober lief die chilenische Flotte mit Kurs auf den peruanischen Hafen von Arica aus. Riveros oberste Priorität bestand darin, die *Huáscar* aufzubringen oder zu versenken. Hierfür teilte er seine kleine Flotte in zwei jeweils aus einem Panzerschiff, einem älteren Kriegsschiff und einem bewaffneten Transporter bestehende Geschwader. Eine Woche darauf erhielt Riveros Meldungen über eine Sichtung der *Huáscar* und der Korvette *Uníon* nördlich von Valparaiso bei Coquimbo.

Erneut hatten sich beide Geschwader verfehlt, da die Chilenen dicht unter der Küste fuhren und die Peruaner weiter auf See kreuzten. Riveros entschloss sich nun dazu, die Peruaner bei ihrer Rückkehr nahe Antofagasta abzufangen. Dafür plante er, mit einem Geschwader nahe der Küste zu warten, während das zweite Geschwader auf See blieb, um den Peruanern den Rückzug abzuschneiden.

Derweil wollte Admiral Grau mit der *Huáscar* und der *Uníon* sämtliche Schiffe in Arica angreifen, fand den Hafen jedoch verlassen und dampfte wieder nach Norden.

**Der chilenische Kommandant Latorre war ein äußerst geschickter und umsichtiger Seemann, der die Stärken und Schwächen nicht nur seines Schiffes, sondern auch die des Gegners gut kannte**

Am 8. Oktober machten die peruanischen Ausgucke Rauchsäulen aus, die zu den Schiffen von Cárdenas Geschwader gehörten. Grau versuchte, nach Süden auszuweichen, doch vier Stunden später bemerkten die Peruaner weitere Rauchsäulen, die zum zweiten chilenischen Geschwader gehörten.

In der Überzeugung, dass seine beiden Schiffe schneller seien als die Chilenen, reagierte Grau vorerst nicht. Erst nach einer Stunde, als sich das zweite chilenische Geschwader immer weiter näherte, ließ er Volldampf geben. Doch auf ihren vielen Raids hatte der Rumpf der *Huáscar* einen starken Muschelbewuchs angesetzt, sodass es ihr nun nicht mehr möglich war, den chilenischen Panzerschiffen zu entkommen.

Da die Korvette *Uníon* mit 13 Knoten gute Chancen besaß, die langsameren chilenischen Schiffe hinter sich zu lassen, befahl Grau ihr, durchzubrechen, und stellte sich anschließend allein mit der *Huáscar* zum Kampf. Als Erstes näherte er sich dem Flaggschiff des zweiten Geschwaders, der *Almirante Cochrane*, und feuerte zwei Salven, von denen die zweite traf, aber keine bedeutenden Schäden anrichtete.

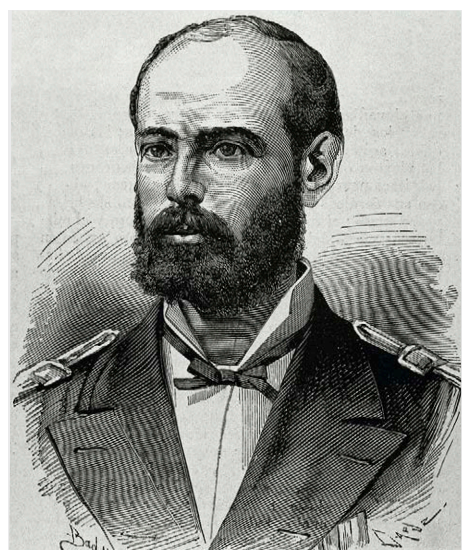
## Außerhalb des Feuerbereichs

Der chilenische Kommandant Juan José Latorre war jedoch ein sehr geschickter Seemann, der die Stärken und Schwächen beider Schiffe gut kannte. Er brachte die *Cochrane* auf Parallelkurs mit der *Huáscar*, sodass diese ihren Rammsporn nicht einsetzen konnte. Gleichzeitig hielt er sich leicht achteraus. Auf diese Weise brachte die *Cochrane* ihre eigenen Kasemattgeschütze zum Tragen, blieb aber außerhalb des Feuerbereichs des Geschützturms der *Huáscar*, der durch die achteren Aufbauten des peruanischen Panzerschiffes eingeschränkt wurde.

Gegen 9:40 Uhr hatte sich die *Cochrane* der *Huáscar* weit genug genähert, um das Feuer zu eröffnen. Gleich die ersten Schüsse blockierten den Drehmechanismus des Turms, sodass dieser für den Rest des Gefechts ausfiel. Eine weitere Granate beschädigte die Ruderanlage. Die *Huáscar* driftete nach Steuerbord, woraufhin Latorre seinen Kurs korrigieren und eine weitere Salve abfeuern ließ – von der Admiral Grau regelrecht zerfetzt wurde. Nur die Füße des peruanischen Seehelden blieben an Bord seines Schiffes zurück. Die Granate traf anschließend den Turm und tötete sowohl Geschützbedienungen als auch Matrosen, die gerade die Ruderanlage reparieren wollten.

Die *Cochrane* schoss weiter und setzte ihrerseits zu zwei erfolglosen Rammstößen an.

Foto: picture-alliance/NurPhoto/Creative Touch Imaging



**NATIONALES SYMBOL:** **Bei Iquique wurde der chilenische Fregattenkapitän und heutige Seeheld Arturo Prat getötet. Er hatte bereits an den Seegefechten gegen die Spanier in den 1860er-Jahren teilgenommen**

Foto: Interfoto/UIG/Phas

AUSFLUGSTIPPS

### „Lebendiges" Museum

Die Seegefechte des Pazifik- oder Salpeterkrieges haben eine große Bedeutung in der kollektiven Erinnerung Chiles. Die *Huáscar*, die in chilenischen Besitz überging, ist als Museumsschiff erhalten und kann im Hafen von Talcahuano besucht werden. Sie ist das älteste Turmpanzerschiff und nach der britischen *HMS Warrior* das zweitälteste noch erhaltene Panzerschiff der Welt (www.registromuseoschile.cl).
Ein exakter Nachbau ihres bekanntesten „Opfers", der chilenischen Korvette *La Es-meralda*, liegt gleichsam als „lebendiges" Museum im Hafen von Iquique (www.museoesmeralda.cl).
Und das Monument (Foto) mit gefallenen Seehelden – oben Arturo Prat – ist in Valparaiso zu besichtigen.



Inzwischen war Rivero mit der *Blanco Encalada* eingetroffen und versuchte seinerseits, die *Huáscar* zu rammen, was jedoch ebenfalls fehlschlug. Da sich die *Blanco Encalada* zwischen die *Cochrane* und die *Huáscar* geschoben hatte, verschaffte er dem peruanischen Panzerschiff eine Atempause.

Latorre war sogar gezwungen, ein wenig von seinem Kurs abzugehen, um dem Rammsporn der *Blanco Encalada* zu entkommen. Er wendete, brachte die *Cochrane* erneut auf Parallelkurs und setzte den Beschuss auf das bereits brennende Turmschiff fort. Auch die *Blanco Encalada* nahm die Verfolgung wieder auf und feuerte auf die Backbordseite der *Huáscar*.

## Streichen der Flagge

Gegen 10:20 Uhr ging die peruanische Flagge nieder, woraufhin die Chilenen das Feuer einstellten. Als sie gleich darauf wieder gehisst wurde, setzten sie den Angriff fort. Inzwischen hatten sich die beiden Panzerschiffe der *Huáscar* bis auf wenige Meter genähert. Die Verluste unter den Peruanern stiegen rapide an, sodass Leutnant Pedro Gárezon, der das Kommando übernommen hatte, schließlich doch befahl, die Flagge zu streichen.

Um die *Huáscar* nicht in feindliche Hände gelangen zu lassen, ließ er die Seeventile öffnen. Gleichzeitig warfen die überlebenden peruanischen Offiziere ihre Säbel über Bord. Die *Cochrane* entsandte ein Enterkommando auf das schwer mitgenommene Schiff, dem es rechtzeitig gelang, die Ventile wieder zu schließen und auch die Brände zu löschen.

Die *Blanco Encalada* war in dem Gefecht kaum beschädigt worden. Die *Cochrane* hatte fünf Treffer hinnehmen müssen, die einen Mann töteten und neun verwundeten. 107 Granaten waren auf die *Huáscar* abgefeuert worden, von denen 19 ihr Ziel gefunden hatten. 35 Mann der Besatzung starben im Kampf, 171 gerieten in Gefangenschaft, darunter 27 Verwundete. Obwohl die Panzerung, der Geschützturm und die Ruderanlage des Schiffes schwere Schäden davontrugen, blieb die Maschine intakt.

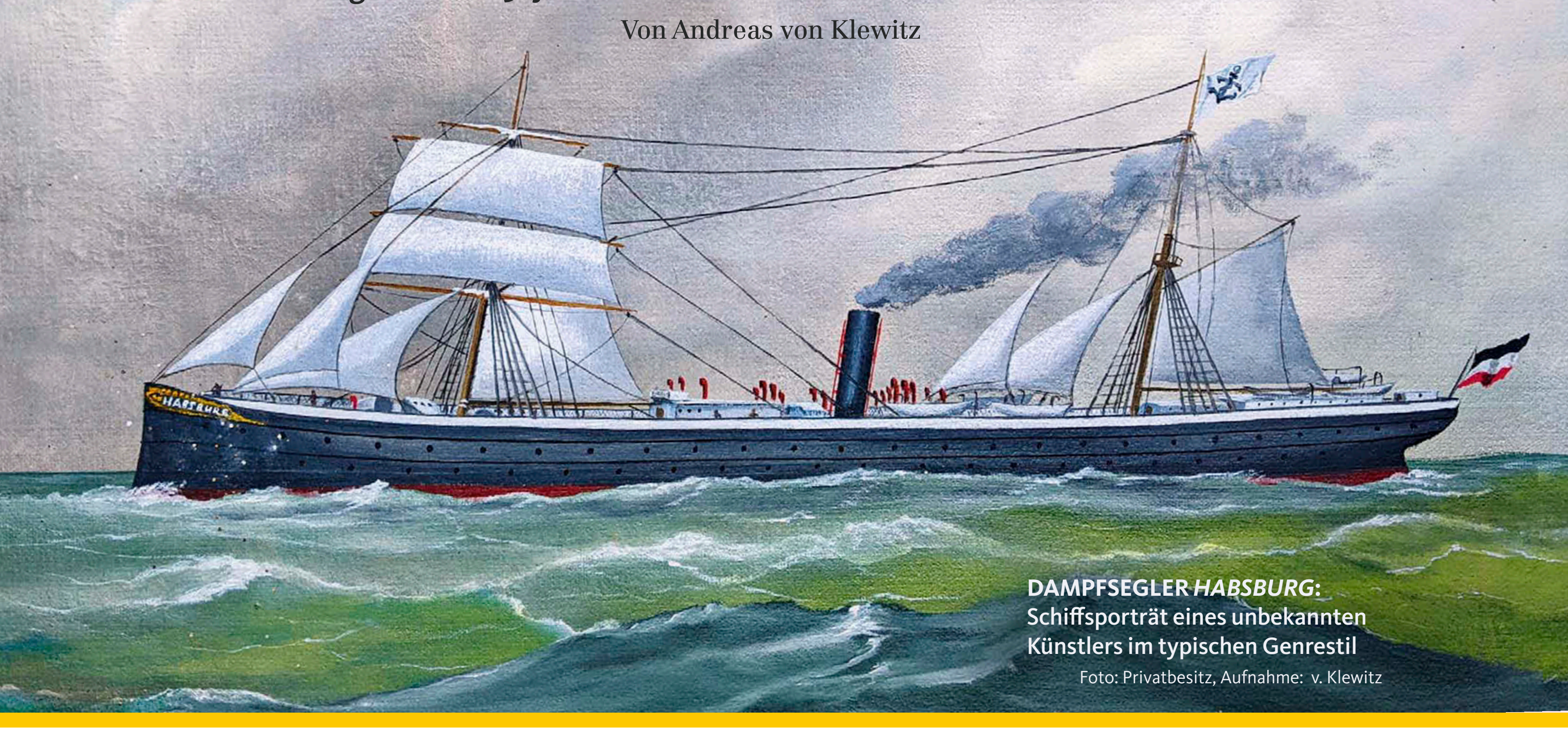
Die Chilenen brachten die *Huáscar* nach Valparaiso und integrierten sie in ihre eigene Flotte, die noch im selben Jahr eine erfolgreiche amphibische Landungsoperation bei Pisagua durchführte und die chilenische Armee auch 1881 bei ihrem Vorstoß auf Lima erfolgreich unterstützte. Die *Huáscar* liegt noch heute als Museumsschiff und Symbol des chilenischen Triumphs im Hafen von Talcahuano.

„NUR NOCH EIN MONAT, DANN BIST DU WIEDER BEI MIR …“

# Neues von der *Habsburg*

**Die Briefe des Dampfsegler-Kapitäns Georg Thumann an seine Frau sind ein einzigartiges Zeitdokument. Sie geben Aufschluss über den Verlauf von Reisen im ausgehenden 19. Jahrhundert und seltene Einblicke in das Leben an Bord**

Von Andreas von Klewitz



**DAMPFSEGLER *HABSBURG*:** Schiffsporträt eines unbekannten Künstlers im typischen Genrestil

Foto: Privatbesitz, Aufnahme: v. Klewitz

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts fuhren Passagierdampfer größtenteils noch unter Segeln. So auch im Fall der *Habsburg*, die 1875 als letztes von insgesamt 13 Schiffen der *Straßburg*-Klasse auf der Earle's Shipbuilding & Engineering Co. in Hull für den Norddeutschen Lloyd (NDL) in Bremen vom Stapel lief.

## Erste Auslandsreise

Erster Kapitän war der aus Cuxhaven stammende Georg Thumann; was er, der später als Baubeaufsichtiger des NDL in den Schichau-Werken in Danzig und Elbing fungierte, an Bord der *Habsburg* erlebte, teilte er seiner Frau Emilie in Briefen mit. Diese umfassen drei Australienreisen in den Jahren 1889 bis 1890 und zeugen von seiner geradezu rührenden Zuneigung und Fürsorge für seine Familie. Darüber hinaus geben sie einen interessanten Einblick in den Bordalltag, der den begüterten Passagieren der ersten und zweiten Klasse manchen Luxus bot, während die weniger privilegierten Reisenden des Zwischendecks in beengten Verhältnissen hausen mussten.

Kapitän Thumann versuchte, alle Passagiere nach Möglichkeit zufriedenzustellen. Er hatte aber eigene Sorgen, da seine Frau krank war und er in jedem Hafen auf Nachricht von ihr wartete. Was er unterwegs erlebte und welche Stationen er auf den drei Australienreisen anlief, kann man anhand seiner Korrespondenz nachverfolgen.

Thumanns Briefe beginnen mit der Abfahrt aus Antwerpen am Abend des 23. Februar 1889. Nachdem man zuvor Passagiere und Ladung an Bord genommen und im Hafen noch das Schwesterschiff *Salier* und den NDL-Amerikadienst-Dampfer *Frankfurt* angetroffen hatte, führte die Route zunächst nach Southampton. Thumann fiel der Abschied alles andere als leicht, da seine Frau vor der Abreise noch an Bord gekommen war. Am 5. März folgte ein weiterer Brief von ihm mit der Ortsangabe „Im Mittelmeer“, worin er mitteilt, dass man am Vorabend in Genua angelangt sei.

Dabei macht er erstmals Angaben zu den Passagieren und erzählt, dass sich unter anderem der deutsche Generalkonsul für Samoa und ein paar Engländer eingeschifft hätten, von denen einer allerdings eine Flasche Cognac geleert habe und am Folgetag von seiner Braut „wie todt“ vorgefunden worden sei. Auch bei der Besatzung gibt es einen unangenehmen Zwischenfall zu berichten. Der 3. Offizier stürzte von Deck, verletzte sich aber glücklicherweise nur leicht.

## Kurs Colombo und Sydney

Thumann dinierte zwischenzeitlich mit dem Kapitän des Schwesterschiffs *Hohenzollern*; am 6. März schreibt er, dass man bei schönstem Wetter die Straße von Messina passiert habe. Am 9. März begegnete die *Habsburg*


Norddeutscher Lloyd
Bremen
Antwerpen den 11. Juli 1889
Dampfer Habsburg
Meine liebe Emilie!
Meine liebe gute Frau!

Norddeutscher Lloyd
Bremen
Antwerpen den 23 Februar 1889
Dampfer Habsburg
Meine liebe Emilie!
Meine liebe gute Frau!

Norddeutscher Lloyd
Bremen
Sydney den 3. September 1889
Dampfer Habsburg
Meine liebe Emilie!
Meine liebe gute Frau!

**BRIEFE VON BORD:** Schreiben Thumanns an seine Frau aus Antwerpen und Sydney im Jahr 1889 Foto: Privatbesitz, Aufnahme: v. Klewitz

dem NDL-Reichspostdampfer *Danzig* und langte in Port Said an, von dort ging es bei zunehmender Wärme weiter nach Aden.

Die Passagiere waren Thumanns Schilderung zufolge allesamt wohlauf, sodass man das erste Mal eine Konzertveranstaltung an Deck abhalten konnte. Auch hatte sich der 3. Offizier inzwischen von seinem Sturz so weit erholt, dass man die nächste Etappe nach Colombo wieder mit vereinten Kräften meistern konnte. Aber es finden sich auch traurige Töne in Thumanns Mitteilungen. So klagt er mehrfach über das Alleinsein und die Sehnsucht nach seiner Frau, die er hofft, bald wieder in die Arme schließen zu können. Ganze zwei Monate lang folgen keine weiteren Briefe.

**„Die Passagiere befinden sich alle sehr wohl und behaglich. Am Donnerstag Abend wurde ein Concert veranstaltet und gestern spielte die Musik zum ersten Mal abends auf Deck“**

Kapitän Georg Thumann am 13. März 1889

Erst in der Nacht des 17. Mai kommt der Kapitän wieder zum Schreiben und teilt mit, dass man inzwischen Colombo und Sydney angelaufen habe. Unterdessen befand sich die *Habsburg* auf der Rückreise nach Europa. Aber nicht alles lief nach Plan. Im Suezkanal kam Nebel auf, sodass das Schiff verspätet in Suez und Port Said ankam. Zu seiner großen Freude erhielt Thumann aber hier einen Brief von seiner Frau, die ankündigte, ihm bis Genua entgegenreisen zu wollen. Mit dieser Mitteilung enden die Aufzeichnungen der ersten Australienreise 1889.

## Zweite Auslandsreise

Die Briefe von der zweiten Australienfahrt beginnen am 11. Juli 1889. Darin erzählt

## DATEN
## Alles über die *Habsburg*

| | |
|---|---|
| ***Allgemein*** | |
| **Bauwerft** | Earle's Shipbuilding & Engineering Co. Hull |
| **Auftraggeber** | Norddeutscher Lloyd Bremen |
| **Typ** | Dampfsegler *Straßburg*-Klasse, 13. und letztes Schiff dieser Klasse |
| **Stapellauf** | 9.1.1875 (Ablieferung am 9.3.1876) |
| ***Technische Daten*** | |
| **Verdrängung** | 3.094 (3.218) BRT, 2.217 (2.152) NRT |
| **Länge** | 107,18 m (107,6 m) |
| **Breite** | 12,05 m (11,89 m) |
| **Raumtiefe** | 9,71 m |
| **Tiefgang** | 4,58/6,74 m |
| **Antrieb** | Compoundmaschine/2.300 Psi/III Expansions-Maschine 2.200 PSi |
| **Geschwindigkeit** | 12,7 (13) kn |
| **Besatzung** | 184 Mann |
| **Passagiere** | 142 (63) I. Klasse, 30 II. Klasse, 800 (641) Zwischendeck) |

***Kapitäne/Schiffsführer***

K. von Emster, R. Ringk, F. Himbeck, F. Warnckes, H. Hellmers, C. Steenken, F. Pfeiffer, H. Engelbart, C. von Gössel, G. Thumann, W. Schmölder, R. Heintze, Bierstedt, A. Winkel, J. Röben, W. Bodenstedt, E. Prehn, H. Dames

| ***Reisen*** | |
|---|---|
| **11.3.1876** | Jungfernfahrt Bremerhaven–New York |
| **1.5.1876** | Erste Reise Bremerhaven–La Plata |
| **21.4.1880** | Wiederaufnahme Reisen Bremerhaven–New York |
| **1886** | Umbau für den Reichspostdampferdienst in Bremerhaven |
| **23.2.1887** | Erste Reise Bremerhaven–Australien |
| **1891** | Bei Vulcan Stettin für Australienfahrt umgebaut und zur Reduzierung des Kohleverbrauchs mit Dreifach-Expansions-Maschine ausgerüstet |
| **1895** | Bremerhaven–New York, ab 10.11.1895 wieder Bremerhaven–Südamerika, letzte Reise im Südamerikadienst im Dezember 1897 nach Brasilien |

***Verbleib***

1898 von Frankfurter Unternehmen zum Abwracken nach Italien verkauft. Auf der Überfahrt Stopp in Newcastle zur Übernahme von Kohle und Eisen, am 31.5.1899 vor Cadiz gestrandet, schwer beschädigt geborgen und im August 1899 in La Spezia verschrottet

Thumann zunächst von einer schönen und erfrischenden Fahrt die Schelde hinauf, beklagt aber die große Entfernung von Zuhause und dass bis zu seiner Rückkehr 27.000 Meilen vor ihm lägen. Nach Zwischenstationen in Vlissingen und Antwerpen ging es zunächst wieder nach Genua, wo neue Passagiere an Bord genommen wurden. Zu ihnen gehörten ein Hauptmann, der früher in Samoa gedient hatte, ein Ehepaar aus Sydney und die Frau eines Hotelwirts aus Colombo, nach Thumanns Schilderung ein „einzigartiges Frauenzimmer" und eine „richtige Berlinerin".

### Hitze und unbequeme Passagiere

Weniger zufrieden zeigte er sich mit den Gästen der 2. Kajüte. Diese, so betont er, bestünden nur aus Herren und ein paar ungeratenen Söhnen, die er im Auftrag ihrer Väter zu beaufsichtigen habe. Mit dem Anlaufen von Port Said kamen neue Sorgen hinzu. Die Hitze war inzwischen derart drückend, dass Thumann sich nicht in seiner Kajüte aufhalten und demzufolge auch keine Briefe nach Hause schreiben konnte. Erst am 3. September kam er wieder dazu.

Inzwischen hatte die *Habsburg* Australien erreicht, am 30. August Melbourne angefahren und war am 1. September, zwei Tage vor der geplanten Ankunftszeit, in Sydney angelangt. Der Kapitän konnte mit sich und seinem Schiff zufrieden sein. Die Reise, so berichtet er in seinem Brief, sei gut verlaufen,



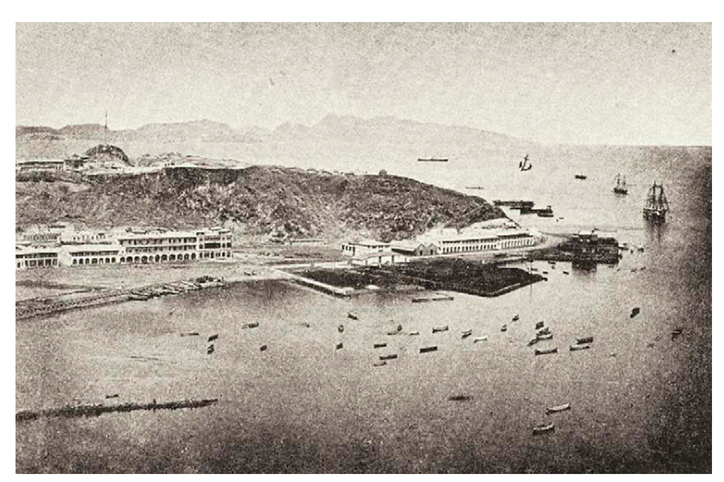
**BREMERHAVEN UM 1900: Der klassische Anblick eines Hafens um die Jahrhundertwende bot Dampf- und Segelschiffe**

Foto aus: Laverrenz, Victor: *Deutschlands Kriegsflotte.* Erfurt und Leipzig 1906

sodass er hoffe, am 2. oder 3. November wieder in Bremerhaven zu sein. Die Abfahrt aus Sydney geschah schließlich am 11. September.

### Rückkehr nach Europa

Die Route führte zunächst über Melbourne und Adelaide, von dort nach Colombo, wobei man am Nachmittag des 20. September der *Salier* begegnete und auf See einen Maschinenschaden reparieren musste. Am 2. Oktober abends langte die *Habsburg* in Colombo an, am 11. Oktober erreichte das Schiff Aden, am 16. Port Said, wo es zeitgleich mit dem NDL-Reichspostdampfer *Bayern* einlief.



**BUCHT VON ADEN:** Neben der namensstiftenden Hafenstadt Aden gab es weitere bedeutende Häfen

Foto aus: Lindemann, Moritz: *Der Norddeutsche Lloyd*. Bremen 1892

Am Folgetag ging die Fahrt weiter, wobei die *Habsburg* am 22. Oktober die Straße von Messina passierte und bald darauf Genua erreichte. In Thumanns Briefen spürt man deutliche Erleichterung über die überstandene Reise. So schreibt er am 23. Oktober an seine Frau, dass er „immer freies Wasser" gehabt habe und glücklich sei, keine engen Straßen mehr passieren zu müssen. Große Sorge bereitete ihm hingegen die Tatsache, dass er statt von Emilie von einer Bekannten Post erhielt, die ihm mitteilte, dass seine Frau an einem Lungenkatarrh erkrankt sei und daher nicht selbst schreiben könne. Am selben Tag noch verließ die *Habsburg* Genua in Richtung Heimat; damit enden die Briefe der zweiten Australienreise.

### Dritte Auslandreise

Die dritte und letzte Australienreise 1889 begann für Georg Thumann am 27. November in Bremerhaven. In seinem ersten Schreiben an Emilie bedauert er, sie gerade jetzt verlassen zu müssen, und unterstreicht seine Sorge um ihre Gesundheit auch in seinem nächsten Brief, den er zwei Tage später aus Antwerpen abschickt.

Auch hinsichtlich der Einhaltung des Fahrplans war er beunruhigt. So schreibt er, dass die Abreise der *Habsburg* sehr langsam vonstattengegangen sei und er sich obendrein erkältet habe. Dafür sei wenigstens das Wetter in Bremerhaven und Antwerpen schön gewesen, zudem habe er im I. Salon den Sohn eines ehemaligen Präsidenten von Venezuela, ferner einen netten Deutsch sprechenden Engländer begrüßen dürfen.

Allerdings ereignete sich in Vlissingen ein äußerst unangenehmer Zwischenfall. Während ein Borddiner mit den privilegierten Passagieren dem Kapitän etwas Zerstreuung bot, probte ein gestresster Underdog vom Zwischendeck den „Aufstand". In einem cholerischen Anfall demolierte der Mann das Hospital, sodass die Besatzung gezwungen war, ihn in einer Zwangsjacke nach Deutschland zurückzuschicken.

### Prominente an Bord

Ob die an Bord erwartete Auswandererkommission etwas von dem Zwischenfall bemerkte, geht aus Thumanns Mitteilungen nicht hervor, stattdessen ist zu erfahren, dass die *Habsburg* wie vorgesehen am 30. November aus Antwerpen abfuhr und am Folgetag in Southampton anlangte. Die Stimmung der Passagiere war allerdings nicht die beste, denn das Wetter zeigte sich unbeständig und sorgte dafür, dass, wie Thumann hervorhebt, vermehrt dem Schnaps zugesprochen wurde.

> **„Am 13. und 14. December hatten wir einen tüchtigen Sturm zu bestehen, so dass wir in 24 Stunden nur 180 Meilen gemacht haben. Die *Habsburg* ist ordentlich abgewaschen und tüchtig herumgeschüttelt"**
>
> Kapitän Georg Thumann am 16. Dezember 1889

Am 5. Dezember zeigte sich der Wettergott zusehends freundlicher. Die *Habsburg* hatte inzwischen Gibraltar passiert und fuhr bei schönstem Sonnenschein ins Mittelmeer ein. Thumann aber war nach wie vor in großer Sorge um seine Frau. „Das Leben ohne Dich ist doch recht öde und einsam", schrieb er ihr am 5. Dezember und fügte hinzu, dass er hoffe, sie würde bald genesen. Am 8. Dezember langte die *Habsburg* in Genua an, konnte jedoch erst zwei Tage später wieder auslaufen, da man mit dem Löschen und Laden nicht früher fertig geworden war.

Dafür gab es wieder neue Gäste an Bord. In der 1. Kajüte befanden sich jetzt 21 Passagiere, darunter der Bremerhavener Reeder und Werftbesitzer Andreas Rickmers mit Frau, ferner ein Generalkonsul und zwei Barone mit Familien. Auch die 2. Kajüte war fast vollständig belegt, Thumann war dennoch alles andere als zuversichtlich. Hatte er Genua schon mit großer Verspätung verlassen, musste sein Schiff nach dem Passieren der Straße von Messina einen heftigen Sturm abreiten, sodass es in 24 Stunden nur 180 Meilen zurücklegen konnte.

Port Said erreichte die *Habsburg* erst am 16. Dezember, am 18. kam sie in Suez, am 22. in Aden an. Hier lud der Kapitän Offiziere, Maschinisten und Passagiere der ersten und zweiten Klasse zur Heiligabend-Feier ein, die mit einem Toast auf den Kaiser und Tanz auf dem Achterdeck ihren krönenden Abschluss fand. Weniger erfreulich dürfte für ihn der Umstand gewesen sein, dass am 29. Dezember ungeachtet des gemäßigten Wetters ein Kohlenzieher an Hitzschlag starb.

### Letzter Brief aus Adelaide

Am vorletzten Tag des Jahres erreichte die *Habsburg* Colombo, legte aber sogleich wieder ab, um nach Australien überzufahren. Thumanns letzter Brief stammt aus Adelaide, wo sein Schiff am 16. Januar 1890 anlangte. Darin schreibt er, dass er hoffe, seine Frau würde ihn bei seiner Rückkehr an Bord abholen. Ob sie es tatsächlich getan hat, bleibt ungewiss. Fest steht aber, dass Emilie ihre Krankheit überstand, denn Briefe an sie existieren auch aus späteren Lebensabschnitten ihres Mannes, der nach seiner Zeit auf der Habsburg unter anderem auf dem NDL-Dampfer *Darmstadt* fuhr. ⚓



**NOCH HERRSCHT KLARHEIT:** Der stellvertretende Befehlshaber der Flotte, Konteradmiral Hans-Joachim Mann, der Befehlshaber der Flotte, Vizeadmiral Günter Fromm, der Kommandeur der Zerstörerflottille, Flottillenadmiral Dieter Franz „Blue“ Braun, und der Befehlshaber der Seestreitkräfte der Nordsee, Flottillenadmiral Dieter Erhardt (von links), um 1984 Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

wendigkeit, musste grundlegend und verantwortungsvoll überdacht werden.

Der bisherige Qualitätsvorsprung der Flotte innerhalb der NATO und gegenüber den Flotten der Warschauer-Vertragsstaaten war zudem durch das Alter des Schiffs- und Bootsbestandes auf der Strecke geblieben. Ausgangspunkt für alle Überlegungen des Inspekteurs war das in den nächsten Jahren zu erwartende Budget, dem Mann alle weiteren Überlegungen und Pläne unterordnete. Die von ihm in zahlreichen Gesprächen mit Politikern ausgeloteten künftigen Finanzmittel für Neubauten lagen bei 1,1 bis 1,3 Milliarden D-Mark.

Mann bildete einen Gesprächskreis mit mehreren höheren Befehlshabern und Kom-

**WETTERLEUCHTEN?** Das Schulschiff *Deutschland* war 1963 in Dienst gestellt worden, fiel dann aber den Planungen im Zug der „Wende“ zum Opfer: Außerdienststellung am 28. Juni 1990

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

EPOCHENJAHRE 1989/90: QUO VADIS BUNDESMARINE?

# „Sylter Flotte“

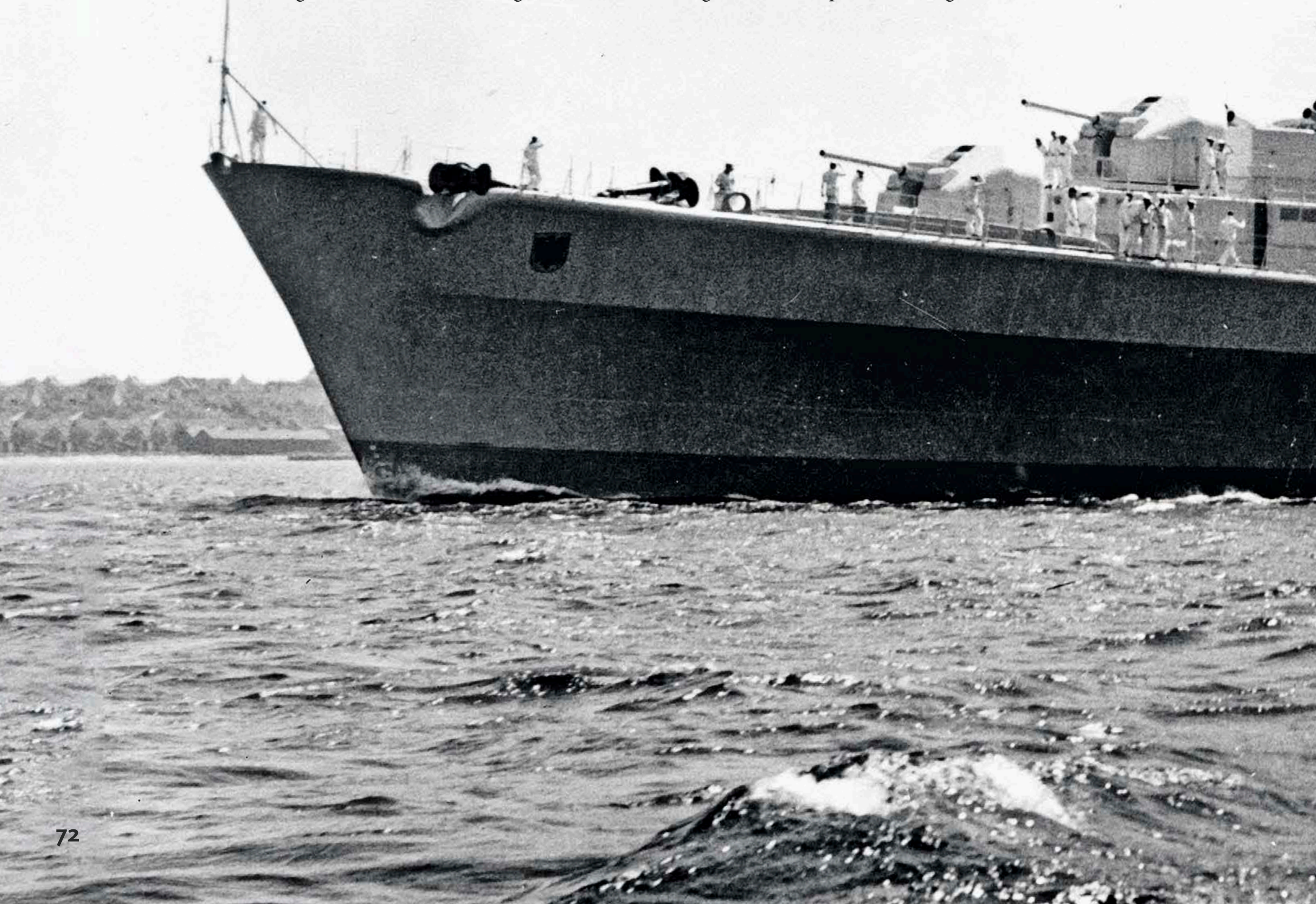
**Mit der deutschen „Wende“ stellte sich auch die Frage nach der künftigen Gestalt deutscher Seestreitkräfte. Der Zwang zu sparen war mit strategischen und operativen Notwendigkeiten in Einklang zu bringen. Wie löste die Marineführung das Problem?**

Von Kapitän zur See Dr. Jörg Hillmann

Als Vizeadmiral Hans-Joachim Mann 1986 die Bundesmarine als Inspekteur übernahm, deuteten bereits alle Anzeichen auf eine Entspannung des Ost-West-Verhältnisses, die durch das Gipfeltreffen zwischen Reagan und Gorbatschow in Reykjavik eingeleitet worden war. Bisher hatte die Marine versucht, mit möglichst vielen „Flaggenstöcken“, also Schiffen und Booten, ihren Beitrag zur Abschreckungsstrategie der NATO zu leisten. Die Flotte war allerdings veraltet und verschlang Millionen für die Instandhaltung. Von knapp 200 Einheiten waren 115 Logistik- und Minenschiffe sowie -boote.

## Kein Finanzspielraum

Eine Eins-zu-eins-Erneuerung schloss sich aufgrund des knappen Finanzrahmens bei gleichzeitigem Anstieg der Personal- und Instandsetzungskosten aus. Die bisherige Beschaffungspraxis, die sich mehr am Prinzip des *Nice-to-have* orientierte als an der Frage nach ihrer operativ-strategischen Not-



# „Erneuern, ohne Fähigkeiten aufzugeben“

## Kapitän zur See Dr. Jörg Hillmann im Gespräch mit Vizeadmiral a. D. Lutz Feldt über die „Sylter Flotte“

**SCHIFF***Classic: Herr Admiral, Sie waren von 2003 bis 2006 Inspekteur der Marine. In diese Zeit fiel auch die Entscheidung, dass der Marine-Jagdbomber-Verband des MFG 2 an die Luftwaffe übergeben werden sollte. Stand dieser Entschluss auch im Zusammenhang mit der Umsetzung der „Sylter Flotte“?*

**Feldt:** Die Frage ist leicht zu beantworten: Die Entscheidung hatte nichts mit der „Sylter Flotte“ zu tun. Ich erinnere mich nicht gerne an diese von der militärischen Führung des Verteidigungsministeriums initiierte Entscheidung. Im Gegensatz zur „Sylter Flotte“ gab es für sie keine operative oder strategische Begründung. Beides war aber beim *Top-down*-Ansatz der „Sylter Flotte“ der Fall vor dem Hintergrund der zu erwarteten Finanzmittel. Bei der Auflösung des Marine-Jagdbomber-Geschwaders waren es hingegen nicht nur die Finanzen, sondern auch der erkennbare Wille der Luftwaffe, sich dieser konkurrierenden Fähigkeit der Marine zu entledigen. Überlegungen, ein gemeinsames Geschwader aufzubauen, wurden von der damaligen Luftwaffenführung per Weisung an den eigenen Stab unterbunden. Eine vertane Chance!

**SCHIFF***Classic: Die Luftwaffe hatte ja immer beteuert, dass sie ebenso gut über Land wie über See fliegen könne. Es kam nicht von ungefähr, dass die Bundesmarine bei Aufstellung eigene Luftstreitkräfte erhalten hatte. Löste die Luftwaffe ihr Versprechen ein, auch über See präsent zu sein und die schwimmende Marine zu unterstützen?*

**Feldt:** Die Entscheidung, der Bundesmarine eine eigene Jagdbomber-Fähigkeit zu geben, resultierte aus der schlechten Zusammenarbeit zwischen Kriegsmarine und Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg. Der Entschluss für eine Marinefliegerkomponente war das, was wir heute *lessons learnt* nennen. Der Seekrieg aus der Luft ist mit den Aufträgen und vor allem mit der Ausbildung der Luftwaffe nicht in Einklang zu bringen, und die Verpflichtung, die Marine in See als Seeluftstreitkraft zu unterstützen, ist nicht verwirklicht worden. Auch die kontinuierliche Ausbildung von Marinefliegerpiloten zum Einsatz von amerikanischen und französischen Flugzeugträgern wurde nicht umgesetzt. Die Auflösung war und ist bis heute ein Verlust einer wichtigen maritimen Fähigkeit, die in anderen Marinen vorhanden ist, auch bei begrenzten Haushaltsmitteln.

**SCHIFF***Classic: Wie haben Sie die Planungen für die „Marine 2005“ seinerzeit aufgenommen, als Sie das erste Mal davon hörten?*

**Feldt:** Ich war zu dieser Zeit Geschwaderkommandeur in der damaligen Zerstörerflottille, heute Einsatzflottille 2. Ich fand den vom Inspekteur der Marine eingeschlagenen Weg des *Top-down*, den erwarteten Finanzrahmen mit den strategischen und operativen Notwendigkeiten in Einklang zu bringen, absolut richtig. Dazu gehörte ja auch die Beibehaltung aller Fähigkeiten der Bundesmarine. Es war der richtige Weg, der Marine wieder Gestaltungsspielraum zu geben, sich zu erneuern, ohne Fähigkeiten aufzugeben. Dieser Grundsatz hat bis heute alle Inspekteure geleitet, weil er für die Sicherheit und Verteidigungsfähigkeit Deutschlands von Bedeutung ist und sowohl Landesverteidigung als auch Bündnisfähigkeit sicherstellt.

**SCHIFF***Classic: Wie beurteilen Sie die Umsetzung der Zielkonzeption „Marine 2005“? Zahlenmäßig hatte die Marine die Zielvorgabe zwar annähernd erreicht, aber die Verjüngung der Flotte ist ja ausgeblieben.*

**Feldt:** Ganz so war es nach meiner Wahrnehmung nicht. Die Marine stellte viele Einheiten außer Dienst. Das war ein emotionaler Vorgang und betraf sowohl die Schiffs- als auch die Bootsgeschwader. Aber die Indienststellungen der Fregatten Klasse 122 und 123 stellten eine Modernisierung dar. Die Idee und die Verwirklichung der Korvetten, wenn auch in der begründeten Zahl 15 damals nicht durchsetzbar, war ebenfalls eine deutliche Modernisierung, genauso wie der Ersatz des Breguet-Atlantique-Geschwaders durch die Orion P 3. Allerdings blieben auch viele notwendige Erneuerungen aus, zum Beispiel bei der Minenabwehr.

> „Ich fand den vom Inspekteur der Marine eingeschlagenen Weg des *Top-down* richtig, um der Marine wieder Gestaltungsspielraum zu geben“

**SCHIFF***Classic: Herr Admiral, ist die „Sylter Flotte“ gescheitert, oder hatten sich die Rahmenbedingungen so verändert, dass sich die Zielvorgaben nicht mehr realisieren ließen?*

**Feldt:** Ich denke nicht, dass die „Sylter Flotte“ gescheitert ist. Sie war eine sehr gut begründete Antwort auf den von der Politik vorgegebenen Zwang, mit begrenzten Haushaltsmitteln auszukommen, ohne die maritimen Fähigkeiten zur Sicherheits- und Verteidigungspolitik aufzugeben. Und sie war so angelegt, dass die Flotte bei geänderter Sicherheitslage auch aufwachsen konnte. Die Rahmenbedingungen ändern sich fortlaufend, das war immer so und wird so bleiben. Zielvorgaben müssen deshalb ständig angepasst werden, und das ist geschehen. Ich sehe in der „Sylter Flotte“ einen richtigen und wichtigen Schritt für die Marine.

**SCHIFF***Classic: Hat es die Politik der Marine gedankt, dass sie proaktiv die Verkleinerung ihrer Teilstreitkraft vorangetrieben hatte?*

**Feldt:** Ich weiß nicht, ob diese oft gestellte Frage richtig ist. Im Nachhinein haben auch Heer und Luftwaffe, die diesen Weg bewusst nicht gegangen sind, militärische Fähigkeiten erheblich reduzieren müssen, allerdings ohne ein Konzept wie das der „Sylter Flotte“.

Dankbarkeit hat Admiral Mann wohl auch nicht erwartet; Respekt und Anerkennung hat er jedoch erhalten, und das hat der Marine auch nachhaltig geholfen. Allerdings nicht im direkten Zusammenhang mit dem Konzept der „Sylter Flotte“. Der *Top-down*-Ansatz war richtig und ist auch eine Folge der bis heute erkennbaren großen Zurückhaltungen vielen notwendigen Veränderungen gegenüber. Es ist eben eine Frage, ob wir das Glas als halbleer oder halbvoll ansehen. Admiral Mann hat es als halbvoll angesehen.

**SCHIFF***Classic: Herr Admiral, vielen Dank für dieses Gespräch.*




**MUSEUMSREIF:** Dieser U-Jagd- und Seefernaufklärer vom Typ „Breguet Atlantique" stellte im Dezember 2006 außer Dienst
Foto: picture-alliance/ZB/Stefan Sauer




**GEHÖRT NOCH ZUR MARINE:** Ein Ölüberwachungsflugzeug vom Typ Do 228-212NG des Havariekommandos der Marine über Sachsen am 11. August 2013
Foto: picture-alliance/Thomas Scholz/ZB

mandeuren der Marine, um eine Bestandsaufnahme durchzuführen und die Möglichkeiten des weiteren Handelns zu erörtern. Das erste dieser Gespräche fand in der Offiziermesse der Marine-Versorgungsschule in List auf Sylt statt, weitere folgten unter anderem in dem Privathaus von Vizeadmiral Mann in Meckenheim. Man traf sich bewusst außerhalb der Marinestäbe, um so eine Atmosphäre des freien Meinungsaustausches in einer unbelasteten Umgebung zu schaffen. Vizeadmiral Dieter Franz Braun erinnerte sich später: „Nach vielen Umwegen und dem Tode vieler lieb gewonnener Vorstellungen kristallisierte sich ein schlüssiges Ergebnis heraus."

## „Marine 2005"

Vizeadmiral Mann setzte zunächst eine Arbeitsgruppe unter Leitung des „Befehlshabers der Seestreitkräfte der Nordsee" Flottillenadmiral Konrad Ehrensberger ein, bevor 1992 Flottillenadmiral Klaus Jahnke diese Aufgabe übernahm. Es galt, die Steuereinheit „Marine 2005" so zu leiten, dass die „Sylter Flotte" realisiert werden konnte. Als Leitlinie diente die Parole, dass die Flotte „mit begrenzten Mitteln, aber unbegrenztem Horizont als Bündnisflotte bedrohungsunabhängig die Kernaufgaben Verteidigungsvorsorge und Risikoabsicherung erfüllen kann und gleichzeitig flexibles Instrument der politischen Führung sein soll".

Innerhalb der Marine lösten die Reformmaßnahmen des Inspekteurs, die im Kern eine Verkleinerung der Flotte waren, heftige und kontroverse Diskussionen aus. Neben der Kritik an der Vorgehensweise dieses *Top-down*-Ansatzes wurden auch Stimmen laut, die an der Nachhaltigkeit der Maßnahmen der Marine zweifelten, während die anderen Teilstreitkräfte im „alten Beschaffungstrott" weitermarschierten.

Andere wiederum lobten den Mut und die Innovationskraft des Inspekteurs. Mann glaubte fest daran, dass die getroffenen Maßnahmen langfristig der Marine nützten und die Politik – mittlerweile war die Deutsche Einheit vollzogen – es der Marine lange danken würde, vorausschauend den Budgetzwang erkannt und dementsprechend geplant zu haben.

**KOMMANDOWECHSEL:** Vizeadmiral Lutz Feldt, Inspekteur der Marine 2003 bis 2006, während des Zeremoniells zum Kommandowechsel bei der Deutschen Marine im Marinestützpunkt Wilhelmshaven 2006; im Hintergrund die Fregatte *Karlsruhe*
Foto: picture-alliance/dpa/Ingo Wagner

Die Flotte musste künftig ein breites Fähigkeitsspektrum abdecken und über Wasser, in der Luft und unter Wasser operieren können. Aufgrund der veränderten Bedrohungslage reduzierte die Marineführung ihre Präsenz in der Ostsee um zwei Schnellbootgeschwader, drei Minensuchgeschwader und 19 Landungsboote. Die beiden Marine-Jagdbomber-Geschwader legte man Ende 1993 in Tarp-Eggebek (Marine-Fliegergeschwader 2) zusammen. Das Schulschiff *Deutschland* ging Ende 1989 bereits aus der Fahrbereitschaft.

> **„Der Inspekteur ist der Totengräber der Flotte", so ein unbekannter Stabsoffizier über die „Sylter Flotte" von Vizeadmiral Hans-Joachim Mann**

Die Marineführung war auf dem schmalen Grat gewandert, Budget, erforderliche Bündnisverpflichtungen und nationale Verteidigungsaufgaben in Einklang zu bringen. Die Zusammensetzung der „Marine 2005" stellte also ein gerade noch vertretbares Minimum dar.

## Hälfte des Schiffsbestandes

Im Vergleich zu der geplanten „Marine 2005" und dem tatsächlichen Bestand der Deutschen Marine im Jahr 2005 fallen zunächst zwei Fakten auf. Es gelang, den

SCHWIMMENDES MATERIAL

## Soll und Ist der „Marine 2005“

| Fähigkeiten | Schiffs-, Bootstyp | Zielstruktur 2005 | Bestand Marine im Jahr 2005 |
|---|---|---|---|
| Überwasser- und Unterwasser-Seekriegsführung, Luftabwehr | Fregatten | 16–20 | 14 |
| Überwasser-Seekriegsführung, Luftabwehr | Flugkörper-Schnellboote Korvetten | 20–30 | 18 (nur FK-Schnellboote) |
| Minenkriegsführung | Minensuch-, Minenjagdboote | 20–30 | 23 |
| Überwasser- und Unterwasser-Seekriegsführung | U-Boote | 10–14 | 12 |
| Unterstützungseinheiten, Aufklärungseinheiten | Tender, Versorger, Aufklärungsschiffe<br>Einsatzgruppenversorger | 11–13<br>4 | 4<br>2 |
| Seenotrettung, Bordhubschrauber | Bordhubschrauber,<br>Seenotrettungshubschrauber | 38–42 | 22<br>21 |
| U-Jagd, Fernaufklärung | U-Jagd, Seefernaufklärer | 12–14 | 16 |
| Luftkampf, Überwasser-Seekriegsführung | Marinejagdbomber | 60–65 | – |

(Schlepper, Werft- und Hafenfahrzeuge nicht mitgerechnet)

**FÄHIGKEITEN ERHALTEN:** Im Marinestützpunkt Rostock-Hohe Düne sind Tender, Korvetten und Schnellboote stationiert (Juli 2015)

Foto: picture-alliance/Bernd Wüstneck/ZB



Schiffsbestand der Marine gegenüber dem Jahr 1987 zu halbieren, die Marine-Jagdbomber-Komponente konnte aber nicht erhalten werden. Sie fiel nicht nur dem Sparzwang, sondern vor allem dem steten Ringen der Luftwaffe um die ressortgebundene „Lufthoheit“ zum Opfer.

Die Überalterung der Flotte aufzuhalten, war ebenfalls nicht gelungen, was nicht nur den begrenzten finanziellen Ressourcen, sondern auch den langen Beschaffungsvorgängen im öffentlichen Dienst geschuldet war. Zudem fiel man bei einigen Projekten in das alte Prinzip des *Nice-to-have* zurück.

### Viel Sympathie für den Plan

Im Jahr 2018 bemerkte der ehemalige Befehlshaber der Flotte, Vizeadmiral a. D. Hans-Joachim Stricker, über die „Sylter Flotte“ und Vizeadmiral Mann: „Die Politik hat es ihm nicht gedankt. Sein Ansatz schlug sich in den Haushaltsverhandlungen nicht positiv für die Marine nieder, und das war für ihn sicher eine Enttäuschung.“

Dabei genossen Manns Pläne im militärpolitischen Raum in den 1990er-Jahren noch viel Sympathie, während die anderen Teilstreitkräfte an ihrem Status quo festhielten. Mann selbst formulierte es so: „Da unten im Plenum (des Bundestages) wurde schon kräftig Friedensdividende verteilt, als im Führungsrat noch kräftig nach vorne verteidigt wurde.“

Letztlich musste die Marine mit einem noch knapperen Budget als angenommen auskommen, was vor dem Hintergrund der einsetzenden *Out-of-area*-Einsätze besonders belastend war. Die anfängliche Sympathie der Politik schwand mit Beginn des 21. Jahrhunderts, das Projekt geriet schließlich in Vergessenheit. Dennoch bleibt der Kurswechsel, den Vizeadmiral Mann eingeschlagen hatte, in der Nachkriegsgeschichte der Deutschen Marine einmalig und mutig. ⚓

> **Es war nicht gelungen, die Überalterung der Flotte aufzuhalten, was an den begrenzten Finanzmitteln, aber auch an den langen Beschaffungszeiten lag**

**ZUR PERSON**

## Hans-Joachim Mann

Hans-Joachim „Jimmy“ Mann, der spätere Inspekteur der Marine, wurde am 26. Juni 1935 in Stuttgart geboren, begann nach dem Abitur 1955 ein Jurastudium, brach dieses aber ab und trat im Juli 1956 in die neu gegründete Bundesmarine als Offizieranwärter ein. Er durchlief die Regelausbildung, bevor er als Flugsicherungsoffizier seinen ersten Offizierdienstposten übernahm, wechselte zu den seegehenden Einheiten, wurde dann Erster Offizier auf dem Zerstörer *Lütjens* und Kommandant auf dem Zerstörer *Mölders*. Bevor er zum Kommandeur der Zerstörerflottille aufstieg, absolvierte er eine erweiterte Ausbildung am U.S. Naval War College. Nach einer Verwendung als Referatsleiter im Bundesministerium der Verteidigung wurde er Flottillenadmiral und übernahm die Zerstörerflottille in Wilhelmshaven. 1982 wurde Mann zum stellvertretenden Befehlshaber der Flotte ernannt, im April 1985 übernahm er die Flotte als Befehlshaber unter gleichzeitiger Beförderung zum Vizeadmiral und folgte im Oktober 1986 dem zum Generalinspekteur ernannten Admiral Dieter Wellershoff als achter Inspekteur der Marine.

DETAILREICH: *Huascaran* (1939), Kombischiff für den Südamerika-Dienst mit wechselvollem Schicksal

Foto: Rainer Schubert

BLICK IN DIE AUSSTELLUNG: *Prinzessin Victoria Luise*, das erste Kreuzfahrtschiff der Welt, um 1900 Foto: IMMH/Alan Ginsburg

175 JAHRE HAPAG-LLOYD

# Weltumspannend

## Eine Sonderausstellung im IMM Hamburg

Auf das Gründungsdatum der „Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft" am 27. Mai 1847 bezieht sich die Sonderausstellung „175 Jahre Hapag-Lloyd" auf Deck 2 im Internationalen Maritimen Museum in Hamburg. Zehn Jahre später wurde in Bremen der Norddeutsche Lloyd gegründet, der 1970 mit der Hapag fusionierte, um im Wettbewerb der beginnenden Containerisierung der Handelsschifffahrt gerüstet zu sein. Eine der vielen klugen und weitsichtigen Entscheidungen des Unternehmens, wie die kompakte Ausstellung verdeutlicht.

Man betritt sie durch einen Tunnel in Hapag-Lloyd-Orange, flankiert von Zitaten aus den Gründungsstatuten und der jeweiligen Vorstandsvorsitzenden – in Schlagworte gefasste Unternehmensphilosophie. Die Hapag-Lloyd-Geschichte, auf einem Zeitstrahl an einer Wand detailliert nachzuverfolgen, ist in sechs Abschnitte gegliedert: Gründungsjahre, Packetfahrt und Passagiere (1847–1892), Die Ära Ballin (1893–1918), Schwierige Zeiten (1919–1945), Ende, Neubeginn und Kontinuität (1946–1969), „Better together" und schließlich Fusionen und Container (1970–2022).

Das *Elbe Express*-Modell steht für diesen Aufbruch in die neue Ära. Gesondert betrachtet wird „Hapag Lloyd und der Tourismus – Kreuzfahrten und Flugreisen". Hier steht das Unternehmen für Pionierleistungen, illustriert durch ein Modell der *Prinzessin Victoria Luise* – 1900 das erste Kreuzfahrtschiff der Welt –, Deckspläne mehrerer Passagierliner sowie Menükarten und feines Essgeschirr.

So wird jeder Zeitabschnitt mit Dokumenten, Modellen und anderen Objekten lebendig. Das Modell des Auswandererschiffes *Hammonia*, erstes Hapag-Dampfschiff von 1855, sowie Auswandererstatuten und -gepäck zeigen den Aufstieg der Reederei. Ein Aquarell von der Ankunft der *Imperator* in New York dokumentiert den Höhepunkt der Hapag als größte Reederei der Welt unter Albert Ballin („Mein Feld ist die Welt"). Für „Schwierige Zeiten" stehen Objekte bis hin zum später verliehenen Bundesverdienstkreuz aus dem Nachlass von Kapitän Gustav Schröder. Dessen Irrfahrt als Kommandant der *St. Louis* 1939 mit 900 jüdischen Emigranten erlangte tragische Berühmtheit.

Nachvollziehen lässt sich die Hapag-Lloyd-Geschichte im ausführlichen und reich bebilderten Begleitbuch von Kai-Axel Aanderud, zeitgleich zum Ausstellungsbeginn Ende Mai erschienen. Das schwergewichtige Werk widmet sich zur Hälfte der Unternehmensgeschichte ab der Fusion zur Hapag-Lloyd AG von 1970 bis heute, einer Zeit rasanter Entwicklungen und Umbrüche in der Handelsschifffahrt, die das Unternehmen durch Übernahmen, Kooperationen und Fusionen vorausschauend bestanden hat, um heute als weltweit fünftgrößte Containerschiff-Reederei zu operieren.

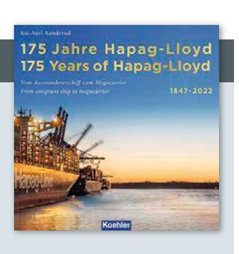
Den jüngsten Schritt vollzog Hapag am 1. Juni 2022 mit der Übernahme des Container-Liniengeschäfts der Deutschen Afrika Linien. „Hapag-Lloyd und die Zukunft" heißt zutreffend die abschließende Schrifttafel der Ausstellung. ⚓

*Rainer Schubert*

### INFO

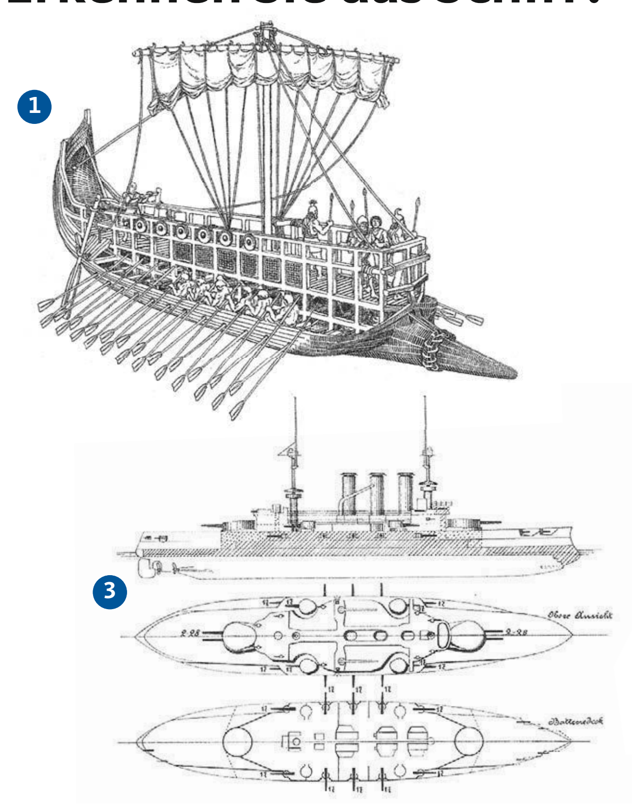
**175 Jahre Hapag-Lloyd**
Internationales Maritimes Museum
Kaispeicher B, Koreastr. 1, 20457 Hamburg
www.imm-hamburg.de
Bis 18. September 2022, täglich 10–18 Uhr

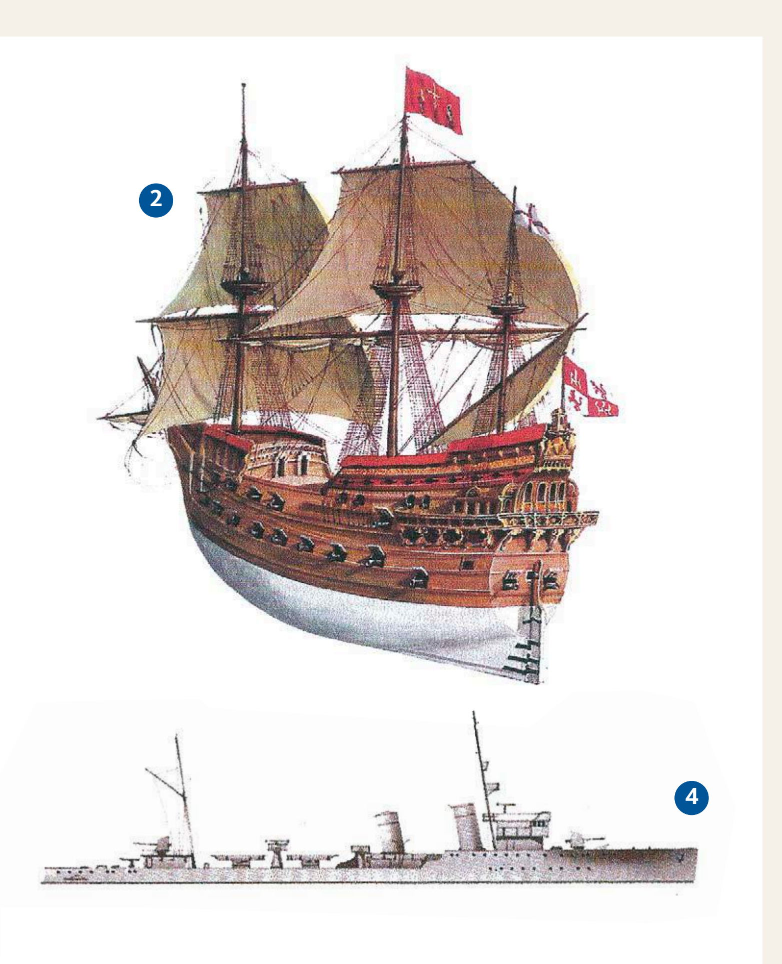
Das Begleitbuch mit reich bebilderten 388 Seiten ist im Koehler Verlag erschienen und kostet 49,95 Euro



**BILDERRÄTSEL**

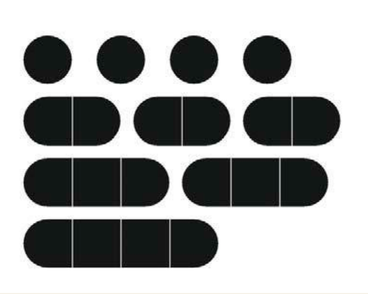
# Erkennen Sie das Schiff?




**LOGIKRÄTSEL**

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.



|   | 3 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 6 | 1 | 0 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3 | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | | | |
| 0 | | | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | |
| 0 | | | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | | | |

raetselstunde.com

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)

**LÖSUNGEN – BILDERRÄTSEL**

**1** *Phönizisches Kriegsschiff* (mit zwei Riemenreihen, um 800 v. Chr.)
**2** *San Juan* (Dreimastgaleone, Spanien, Stapellauf um 1576)
**3** *SMS Braunschweig* (Linienschiff, Deutschland, Stapellauf 1902)
**4** *Bettino Ricasoli* (Zerstörer, Italien, Stapellauf 1926)

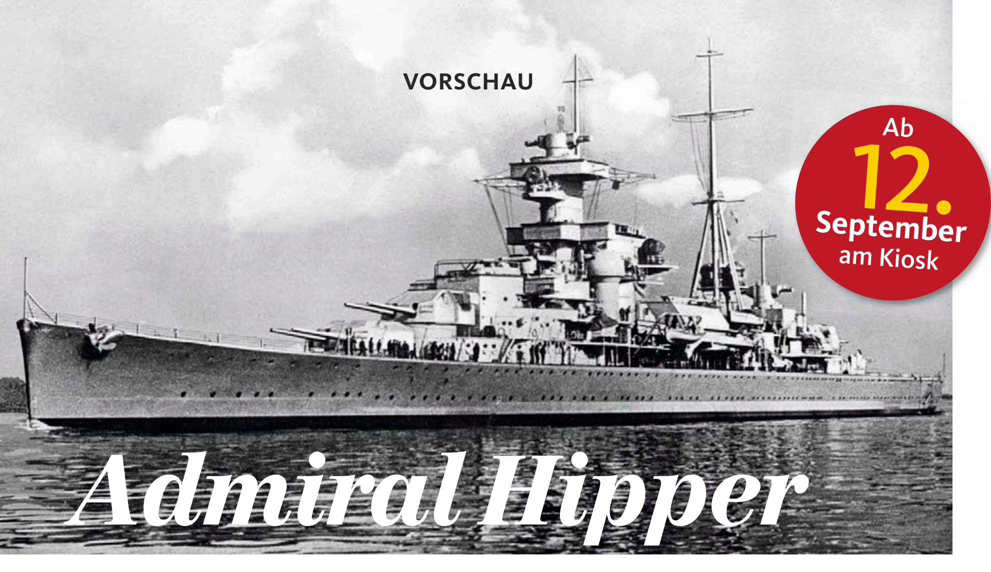



# An der Nordseeküste

Das „Mare Germanicum“ mit seinen Inseln, Teilen des Festlandes (Halbinsel Eiderstedt) und dem angrenzenden Dithmarschen zeigt dieser kolorierte Kupferstich des niederländischen Kartografen (und Navigators) Lucas Janszoon Waghenaer (1533/34–1605/06) von 1585. Mit ihren Details wie Symbolen, Wassertiefen, Landmarken und Küstenprofilen, für die Waghenaer über die Grenzen bekannt war, ist die Seekarte Teil des berühmten Atlas *Spieghel der Seevaerdt* (Spiegel der Seefahrt). Die Sammlung mit Karten der Atlantikküste von Nord bis Süd, England, der Ostsee und der Nordsee ist 1589 erstmals auf Deutsch erschienen. *AK*




Foto: picture-alliance/akg-images




**TYPSCHIFF SEINER KLASSE:** Der Ende April 1939 in Dienst gestellte Schwere Kreuzer nahm an zahlreichen prominenten Unternehmen im Zweiten Weltkrieg teil, so an den Unternehmen „Weserübung“, „Juno“ und „Regenbogen“, führte Handelskrieg im Atlantik und fuhr im Nordmeer. Vorübergehend außer Dienst, diente *Admiral Hipper* 1944 als Ausbildungsschiff, erhielt 1945 in Kiel Bombentreffer und musste gesprengt werden. Entwicklung, Technik und Einsätze dieses außergewöhnlichen Schiffes sind Titelthema der nächsten Ausgabe.

## Albert Ballin

**„MEIN FELD IST DIE WELT“:** Der Reeder und Kaiserfreund zählte zu den schillerndsten und einflussreichsten Persönlichkeiten des Kaiserreichs.



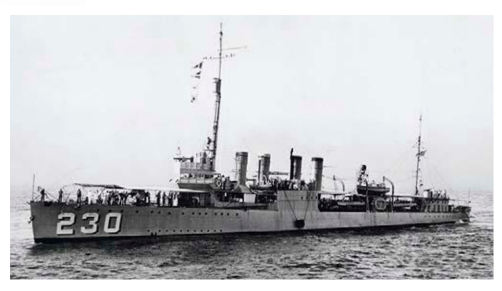


## Griechen gegen Türken

Das Massaker von Chios und die Versenkung der osmanischen Flotte 1822 im griechischen Unabhängigkeitskrieg.




Bei einer Verlegungsfahrt von San Francisco nach San Diego verlor die U.S. Navy 1923 sieben ihrer modernsten Zerstörer. Wie konnte es dazu kommen?




Fotos: picture-alliance/Bianchetti/Leemage, Imagno/Sammlung Hubmann, WZ-Bilddienst (2)

**AUSSERDEM:**

**VOR DER ZEITENWENDE:** Deutsche Marine 2000 bis 2022
***KAISER WILHELM DER GROSSE*:** Erste und letzte Feindfahrt
**GESTRANDET:** Dampfer *Taube* auf Prerow-Bank

Rätselauflösung von Seite 79






**SCHIFFClassic**
**IMPRESSUM**

**Heft:** Ausgabe 6/2022, Nr. 58, 10. Jahrgang
**Editorial Director (Bereich Militär):** Markus Wunderlich
**Chefredakteur:** Markus Wunderlich (V.i.S.d.P.)
**Stellvertr. Chefredakteur:** Jens Müller-Bauseneik M. A.
**Verantwortl. Redakteur:** Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., fr)
**Redaktion:** Jens Müller-Bauseneik M. A.
**Schlussredaktion:** Helga Peterz (fr)
**Redaktionsassistenz:** Brigitte Stuiber
**Wissenschaftlicher Beirat:** Dr. Jörg Hillmann (Kapitän zur See, Potsdam, fr), Stephan-Thomas Klose (Oberleutnant, Hannover, Bonn, fr), Rainer Schubert (Journalist, Berlin, fr), Rolf Stünkel (Korvettenkapitän d. R., Weyhe, fr), Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R., Eckernförde, Laboe, fr)
**Layout:** Ralf Puschmann (fr)
**Leitung Produktion Magazine:** Sandra Kho
**Herstellung/Produktion:** Benedikt Bäumler
**Kartografie:** Anneli Nau (fr)

**Verlag:** GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München; www.geramond.de
**Geschäftsführung:** Clemens Schüssler, André Weijde
**Geschäftsleitung Marketing:** Josef Linus Stahl
**Gesamtleitung Media:** Bernhard Willer (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen) bernhard.willer@verlagshaus.de
**Anzeigenverkauf:** Armin Reindl armin.reindl@verlagshaus.de
**Anzeigendisposition:** Rita Necker rita.necker@verlagshaus.de
**Leitung Abomarketing:** Florian Rupp
**Vertriebsleitung:** Dr. Regine Hahn
**Vertrieb/Auslieferung:** Zeitschriftenhandel, Bahnhofsbuchhandel: MZV, Unterschleißheim, www.mzv.de

**Litho:** Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich
**Druck:** Walstead Central Europe, Krakau, Polen


**ISSN:** 2196-7490
Gerichtsstand ist München.



**KUNDENSERVICE, ABO UND EINZELHEFTBESTELLUNG**

Schiff Classic Abo-Service
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching
+49 (0) 89 46 22 00 01
Unser Kundenservice ist Mo–Fr von 8–18 Uhr telefonisch erreichbar.
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de

Preise: Einzelheft 9,50 € (D), 10,50 € (A), 15,20 sFr (CH), 10,90 € (B, NL, Lux), 12,80 (I, SK), € 13,30 (FIN), SKR 117,00 (S), DKK 99,95 (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (8 Hefte) 72,00 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

**Abo bestellen unter: www.schiffclassic.de/abo**

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: *Schiff Classic* erscheint 8-mal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Italien, Slowakei, Finnland, Schweden, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

**Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter: www.mykiosk.de**

**LESERBRIEFE UND BERATUNG**

Schiff Classic
Infanteriestraße 11a, 80797 München
+49 (0) 89 13 06 99-720
redaktion@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

**ANZEIGEN**

anzeigen@verlagshaus.de
**Mediadaten:** https://media.verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2022.






Historischer Modellbau
vom Besten!
U-Boot
Typ VII B 1:60
Länge: 1120 mm
Bestell-Nr. 20310 Standmodell
Bestell-Nr. 20311 Antriebs- und Tauchset
Roter Löwe 1:55
brandenburgische Galeone
aus dem Jahre 1579
Länge: 720 mm
Bestell-Nr. 21719
www.krick-modell.de
Diese Kataloge sind auch bei
Ihrem Fachhändler erhältlich.
Fordern Sie den aktuellen Krick-Hauptkatalog gegen
€ 10,- Schein (Europa € 20,-) oder den jeweils aktuellen
"Highlights"-Prospekt gegen Einsendung von Briefmarke
im Wert von € 1,45 Porto (Europa € 3,70) an.
Orient Express 1:32
Schlafwagen Länge: 730 mm
Bestell-Nr. 25214 Standmodell
Roter Löwe
COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS ET DES GRANDS EXPRESS EUROPEENS
SLEEPING CAR
krick
Modellbau vom Besten
Klaus Krick Modelltechnik
Inhaber Matthias Krick
Industriestr.1 · 75438 Knittlingen
www.bildwork.de/AZ KSC022019